Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück, Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 38 / 30. AUGUST 2023

Zandvoort: Verstappen feiert 9. Sieg in Folge

Vettel-Rekord eingestellt

Regen-Chaos in der Formel 2

Campos-Piloten mit Horror-Crash

Liam Lawson gibt F1-Debüt

Ricciardo-Ausfall nach Handfraktur

Deutschland **€ 2,90**
A € 3,30 · **CH** sfr 4,60
IT € 4,00 · **B, NL, LUX** € 3,40

4 190525 902906 38

IndyCar: Oval-Rennen in Madison

Nächster Dixon-Sieg mit Spritspar-Taktik

MotoGP-Interview: Pol Espargaró

So lief das Comeback nach der Verletzung

TCR World Tour: Argentinien

Knoten platzt bei Azcona und Girolami

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Zandvoort: Verstappen beherrscht das Wetterchaos **S. 4**
Formel 1 Zahlen, Daten und Ergebnisse aus Holland **S. 6**
Formel 1 Einzelkritiken, Aus dem Fahrerlager, Kommentar **S. 8**
Formel 1 Die Achterbahnfahrt von Daniel Ricciardo **S. 10**
Formelsport Weitere F1-News und Formel 2 in Zandvoort **S. 12**
IndyCar Dixon feiert in St. Louis zweiten Triumph in Folge **S. 14**
Sportwagen Interview: ADAC-Motorsportchef Th. Voss **S. 16**
Sportwagen Zwischenbilanz aus den GT4-Rennserien **S. 18**
Sportwagen IMSA in Virginia und weitere aktuelle News **S. 20**
Rallye-WM Vorbereitungen auf die Rallye Zentraleuropa **S. 22**
Rallye Aktuelles aus der Rallye-WM und Rally-Raid-WM **S. 24**
Tourenwagen Zwei neue Saison-sieger bei TCR World Tour **S. 26**
Tourenwagen NASCAR Daytona und weitere Nachrichten **S. 28**

Motorrad:

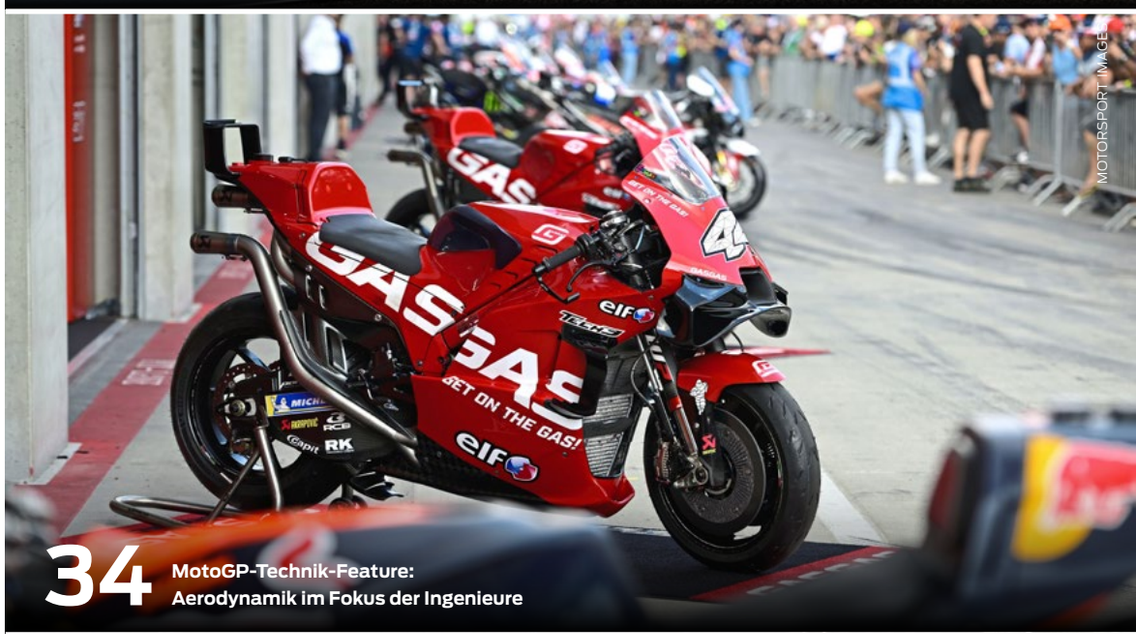
MotoGP Interview mit GasGas-Rückkehrer Pol Espargaró **S. 30**
Motorrad-WM Aktuelle News und Vorschau Barcelona **S. 32**
Motorrad-WM Das Wettrüsten der Aero-Abteilungen **S. 34**
Historie Inge Stolls Todestag und enges WM-Finale 1983 **S. 35**
Historie Was macht eigentlich Andreas Hofmann? **S. 38**
Straßensport Aktuelles aus den seriennahen Kategorien **S. 40**
Offroad Interview mit Speedway-Pilotin Celina Liebmann **S. 41**
Offroad MX Masters Tensfeld und weitere aktuelle News **S. 42**

Leserservice:

Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**

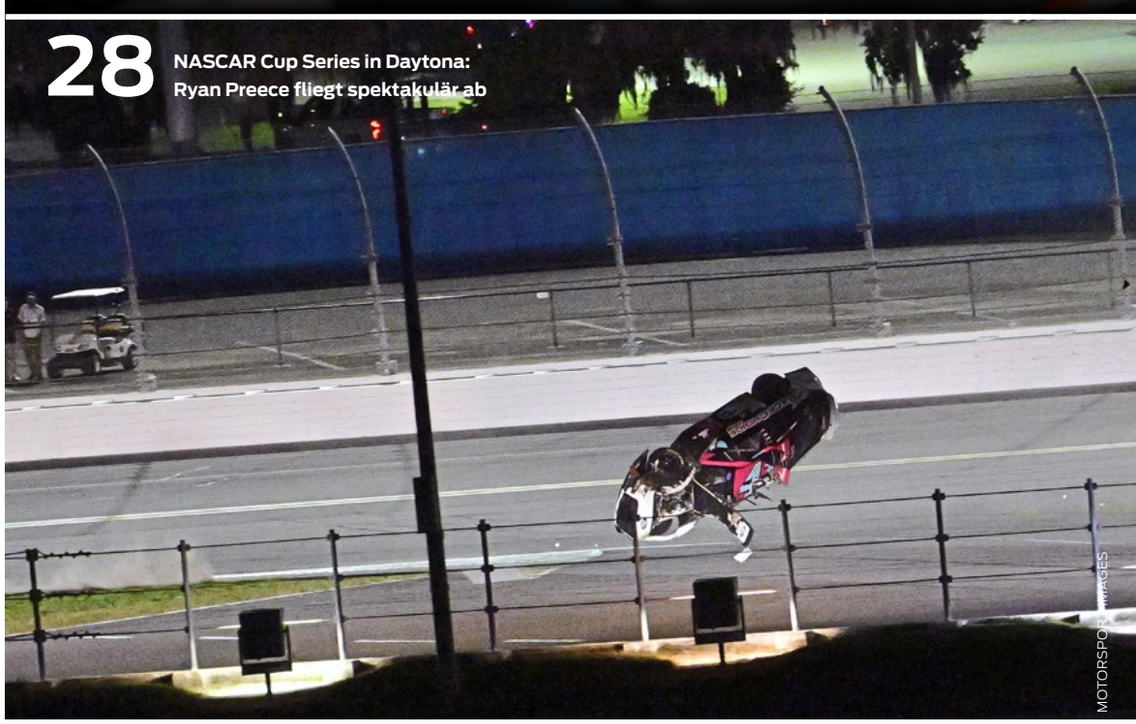
13 Formel 2 in Zandvoort:
Schlechte Sicht auf feuchter Bahn

© RED BULL



34 MotoGP-Technik-Feature:
Aerodynamik im Fokus der Ingenieure

© MOTORSPORT IMAGES



28 NASCAR Cup Series in Daytona:
Ryan Preece fliegt spektakulär ab

© MOTORSPORT IMAGES

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Editorial

In Zandvoort reagierte die Rennleitung gleich zwei Mal zu zögerlich, wodurch es zu heftigen Unfällen kam. Im Zweifel muss Sicherheit vor Show gehen.

In Spa haben wir die Schiedsrichter noch gelobt. Sensibilisiert durch die tödlichen Unfälle von Anthoine Hubert im Jahr 2019 und Dilano van't Hoff Anfang Juli an gleicher Stelle, gingen die Verantwortlichen fast schon übervorsichtig zu Werke. Im Sprint wurde so lange mit der Startfreigabe gewartet, bis Sicht und Grip im grünen Bereich lagen. Einigen Fans war die Dauerbummelei fast schon zu viel an Risikovermeidung. Doch von den Fahrern gab es Applaus für die Entscheidungen.

In Zandvoort schien das Sicherheitsbedürfnis bei den FIA-Offiziellen nicht mehr ganz so ausgeprägt. Den ersten Aufreger bot der Formel-2-Sprint am Samstag. Trotz jeder Menge Wasser auf der Bahn wurde das Feld frühzeitig von der Leine gelassen. Kush Maini und Jak Crawford verloren im Infight die Kontrolle. Ralph Boschung krachte im Blindflug breitseits in das havarierte Auto seines Teamkollegen. Der T-Bone-Aufprall war so heftig, dass der Maini-Campos durch die Luft geschleudert wurde und auf dem Halo-Bügel des Schwesterautos zur Landung kam.

Nach ähnlichem Muster waren auch die Unfälle von Hubert und Van't Hoff abgelaufen. Boschung dankte dem Halo, der ihm das Leben gerettet habe. Für die Entscheidung der Rennleitung hatte der Schweizer überhaupt kein Verständnis. „Es war absolut inakzeptabel, das Rennen zu starten, ohne dass wir etwas sehen konnten. Das ist kein Racing."

Eigentlich hätte das als Warnung reichen sollen. Doch als sich zehn Runden vor Schluss des Grand Prix ein heftiger Schauer ankündigte, legte die Rennleitung erneut die Scheuklappen an. Ein kleiner See in der Anbremszone von Kurve 1 ließ die Piloten reihenweise durch die Auslaufzone rodeln. Erst schoss Sergio Pérez geradeaus, dann folgten Valtteri Bottas und Yuki Tsunoda. Die Szenen erinnerten fast ein wenig an das Nürburgring-Rennen 2007. Zum Glück war der Fluchtweg gerade frei, als Guanyu Zhou seinen Alfa in der Bande versenkte. Erst jetzt wachte die Rennleitung auf und ließ die roten Flaggen schwenken.

Die Piloten begrüßten die Entscheidung zum Abbruch. Es muss aber die Frage erlaubt sein, ob der Zhou-Crash notwendig war. Den Wolkenbruch konnten alle Beteiligten lange vorher auf dem Radar erkennen. Weil die Regenreifen von Pirelli nicht gut genug sind, entschieden sich die meisten Fahrer für die Intermediates. Die schützen bei stehendem Wasser aber kaum vor Aquaplaning.

Die Rennleitung muss diese Risikofaktoren berücksichtigen und im Ernstfall viel früher den Stecker ziehen. Es ist verständlich, dass man dem Wunsch der Fans nach Action nachkommen will. Ein Abbruch zieht auch immer viel organisatorisches Chaos nach sich. Aber was spricht dagegen, in solchen Fällen kurz eine VSC-Phase einzurichten, um die Abstände einzufrieren und die Bedingungen ohne Risiko zu beobachten? Warum muss es immer erst einen Unfall geben, bevor gehandelt wird?

Tobias Grüner
Redakteur

42 **ADAC MX Masters in Tensfeld: Härtetest im tiefen Sand**

ADAC

COMEBACK UNTERBROCHEN
Daniel Ricciardo kam gerade wieder in Schwung, da ist das Comeback des Australiers auch schon wieder vorbei. Bei einem Unfall in Zandvoort brach er sich einen Mittelhandknochen. Wie geht es jetzt weiter?
Seite 10

DTM-ZUKUNFT
Die Übernahme der DTM durch den ADAC hat im Winter für viel Aufregung gesorgt. Sportchef Thomas Voss erklärt im MSa-Interview, an welchen Stellschrauben in der DTM und dem GT Masters gerade gedreht wird.
Seite 16

VORREITERIN IM GESPANN
Aktuell führt Emmanuelle Clement als Beifahrerin die Gespann-WM an. Was heute selbstverständlich ist, war lange unvorstellbar. Bis Inge Stoll in den 50er-Jahren den Weg für ihre Nachfolgerinnen bereitete. Wir blicken zurück.
Seite 35

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Verstappen kann n

Es kann in der Formel 1 passieren, was will. Max Verstappen gewinnt. Beim Heimspiel stoppte ihn auch das launische Wetter nicht. Fernando Alonso hatte wenigstens eine kleine Chance. Generell galt: Es war einfach, viel falsch zu machen.

Von: **Andreas Haupt**

Wie taktierten die Piloten in der Startphase?

Das Feld stand geschlossen auf Slicks bereit. Da begann es, nass zu werden. „Ich hatte ein paar Tropfen auf dem Visier. Das ist die denkbar unangenehmste Situation, wenn du auf Trockenreifen startest und es dann regnet“, berichtete Fernando Alonso. Die Intensität legte rasch zu. Nach der dritten Kurve tanzten die Fahrer wie auf rohen Eiern. Doch es stand ein Fragezeichen hinter der Entwicklung. „Das Team konnte mir nicht sagen, wie heftig und wie lange es regnen würde und ob es ausreichend ist, um einen Wechsel zu rechtfertigen“, schilderte Max Verstappen.

Der Weltmeister entschied sich wie seine Verfolger Norris, Alonso, Russell, Albon und Sainz gegen einen frühen Halt. Red-Bull-Teamkollege Sergio Pérez holte sich dagegen wie Charles Leclerc, Pierre Gasly, Guanyu Zhou, Yuki Tsunoda, Liam Lawson und Kevin Magnussen direkt Intermediates ab. Ein Schachzug, der sich lohnte, trotz verhältnismäßig langsamer Stopps, weil die Reifen noch nicht parat lagen.

Aston Martin hatte gezögert, weil man eine rote Flagge nicht ausschloss. In Runde 2 bogen Verstappen, Alonso, Sainz und Ocon zum Tausch auf profilierte Pirellis ab. „Danach war das Fenster zu, weil der Regen aufhörte“, erläuterte Williams-Teamchef James Vowles. „Wer bis dahin nicht drin war, musste sich auf Slicks durchbeißen.“ Oder bezahlte wie etwa McLaren und Mercedes mit vielen Platzverlusten. Der frühe Stopp führte Pérez von Startplatz 7 auf 1. Zhou katapultierte sich von 15 auf 2, Gasly von 12 auf 3.

Wieso durfte Verstappen vor Pérez stoppen?

Pérez war Verstappen bereits um 14 Sekunden enteilt. An Gasly und Zhou kam der Champion zügig vorbei. Im Eiltempo verkleinerte er anschließend den Abstand zu Pérez, während der Asphalt abtrocknete. Verstappen hatte das Schwesterauto in der zehnten Runde mit vier Sekunden bereits im Blick. In diesem Moment waren Slicks schon wieder besser als Intermediates, was Oscar Piastri und Alexander Albon demonstrierten.

Kein weiterer Regen in Sicht, also holte Red Bull seine Fahrer in den Runden 11 und 12 herein. Teamkapitän Verstappen erhielt dabei den Vorzug. Das spülte ihn an Pérez vorbei, der verwundert nachfragte, ob ihn der Teamkollege mit einem Undercut überholt hätte.

Normal ist es Usus, dass der besser platzierte Fahrer den günstigeren Zeitpunkt für den Reifenwechsel erhält. Das wäre Pérez gewesen. Der Zweite wird standardmäßig nur bevorzugt, wenn der Erste ablehnt. Bei Red Bull ist aber alles auf Verstappen zugeschnitten. Teamchef Christian Horner wollte von einer Bevorzugung seines Superstars jedoch nichts wissen. „Wenn wir Sergio zuerst reinrufen, hätte für Max die Gefahr bestanden, zurückzufallen.“ Seine Verfolger Alonso, Gasly und Sainz hatten kurz zuvor auf Slicks zurückgetauscht. „Mit der Rangfolge Max vor Sergio konnten wir sicherstellen, dass wir unsere Doppelführung halten.“

Wie plante Alonso seine Schlussattacke?

Der zweite Wolkenbruch war heftiger als der erste. Starkregen überschwemmte die Strecke. Die Rennleitung unterbrach den Grand Prix für 43 Minuten. Erst, als die Barrieren nach dem Unfall von Zhou repariert waren und sich das Wetter beruhigt hatte, ging es weiter. Die Zuschauer erlebten noch sechs fliegende Runden. Sie schauten gespannt und zitterten vor Alonso.

WILHELM

Kurz vor Schluss öffnete der Himmel noch einmal seine Schleusen. Der Crash von Guanyu Zhou in Kurve 1 sorgte für eine Unterbrechung des Rennens

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ichts aufhalten

Obwohl er einen Tick zu spät zum ersten Boxenstopp abbog, konnte Max Verstappen am Ende eine große Party mit seinen Fans feiern

XPB

XPB

Bei Mercedes lief in Zandvoort einiges schief. Die Pace war eigentlich gut genug für das Podium, doch die Strategen erwischten nicht ihren besten Tag

Der Matador witterte seine Chance, weil nach dem verregneten Qualifying bekannt war, dass der Red Bull die Intermediates nicht direkt auf Temperatur bekommt. Sein Team gab ihm grünes Licht für eine Attacke. Weil man bei Aston Martin weiß, dass Alonso mit Blick auf den 33. Rennsieg nie den Kopf verlieren und einen zweiten Platz einfach so wegwerfen würde.

„Ich hatte in der Pause nachgedacht, an welchen Stellen ich es probieren könnte. Kurve 3 war direkt in meinem Kopf. Aber auch Kurve 1 direkt nach dem Neustart“, schilderte der Routinier. „Ich bin in der letzten Kurve ins Risiko gegangen und habe das Gas durchgedrückt, obwohl die Reifen noch kalt waren. Dadurch kam ich mit viel Schwung auf die Gerade, leider aber nicht nah genug an Max heran.“

In der Folge machte der Spanier das Gegenteil des Führenden. „Ich bin andere Linien gefahren, in der Hoffnung, mehr Grip als Max zu finden.“ Es zahlte sich nicht aus. „Ich musste nur die erste Runde überleben. Als die Temperatur im Reifen war, hatte ich wieder alles im Griff“, meinte der Sieger.

Wer zählte zu den Gewinnern im Taktik-Poker?

Ganz eindeutig Pierre Gasly, der Alpine das zweite Podest in diesem Jahr bescherte. „Es war der herausforderndste Grand Prix der Saison. Da war alles dabei, was ein Wetterumschwung so zu bieten hat. Es ging darum, sich an die ständig wechselnden Verhältnisse anzupassen und die richtigen Entscheidungen mit den Boxenstopps zu treffen. In dieser Beziehung haben wir heute alles richtig gemacht“, lobte Gasly seine Alpine-Strategen.

Der frühe Tausch auf Intermediates brachte ihn ins Spitzenfeld, in dem er sich festbiss. Die Probleme der Vortage mit Instabilität, speziell in schnellen Kurven, waren im Renntrimm wie weggeblasen. Die Stopps in den Runden 11 und 46 (jeweils auf Softs) passten vom Timing. So konnte Gasly selbst eine Fünfsekundenstrafe nicht aufhalten, die er beim dritten Service absaß. Gasly fiel hinter Sainz, schnappte sich den Ferrari jedoch in Runde 60 in Kurve 1. „Er hatte neue Softs, Carlos nur gebrauchte“, entschuldigte Ferrari-Teamchef Vasseur. Nach dem Neustart stellte Gasly sicher, dass er dicht hinter Pérez bleibt. Der Mexikaner hatte noch die Hypothek einer Fünfsekundenstrafe, weil er in der Boxengasse zu schnell war.

Was lief bei McLaren und Mercedes schief?

McLaren startete auf den Positionen 2 und 8. Lando Norris und Oscar Piastri sahen die Zielflagge auf 7 und 9. Mit Norris zögerte man den Wechsel auf Intermediates zu lange heraus. „In der ersten Runde zu wechseln wäre ein Poker gewesen. In Runde 2 hatten wir aber alle nötigen Informationen und haben dennoch die falsche Entscheidung getroffen“, ärgerte sich Teamchef Andrea Stella. Piastri harrte auf Slicks aus, was sich für ihn hätte lohnen können. „Leider hat er die Reifen in Kurve 1 eckig gebremst. Deshalb musste er in Runde 15 kommen. Sonst wäre er nach dem Safety Car Sechster gewesen."

Mercedes bezahlte auch für schlechte Entscheidungen in den ersten 15 Runden. „Da haben wir so ziemlich alles falsch gemacht“, meinte Rennleiter Toto Wolff. George Russell, der erst im vierten Umlauf auf Inters umschnallte, riss es aus den Podest-Träumen. Zusammen mit Lewis Hamilton bewegte er sich plötzlich im Hinterfeld.

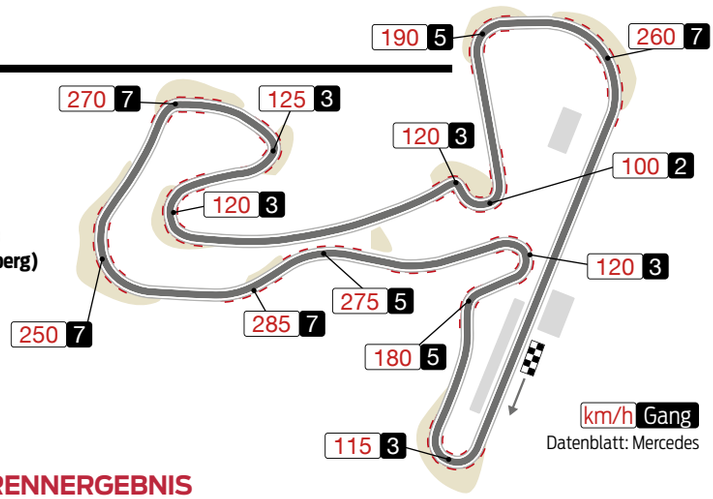
Die Pace danach stimmte. Beide machten Positionen gut. Hamilton schaffte sogar den sechsten Platz. Dieses Resultat hatte der Computer vor dem Start bei einem Trockenrennen ausgegeben. Doch unter Mischbedingungen war mehr drin. Der Verlauf brachte Hamilton ins Grübeln. „Alles in allem überwiegt die Frage, was hätte sein können: Hätten wir andere Entscheidungen getroffen, hätten wir die Pace gehabt, um die ersten beiden Fahrer herauszufordern.“ Russell legte sich nach dem Neustart mit Norris an und beschädigte das linke Hinterrad. Er fiel damit aus den WM-Punkten. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GP NIEDERLANDE: 13. VON 22 LÄUFEN, 27. AUGUST 2023

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	**4,259 km**
Runden:	**72**
Distanz:	**306,587 km**
Zuschauer:	**105 000**
Wetter:	**17 Grad, verregnet**
Topspeed Qualifikation:	**328,6 km/h (Leclerc)**
Topspeed Rennen:	**334,8 km/h (Hülkenberg)**
Gangwechsel/Runde:	**52**
Volllastanteil:	**65 %**
Pole-Position 1. Kurve:	**161 m**
Führungswechsel:	**3**



Datenblatt: Mercedes

FAHRER-WM

	Fahrer	Siege	Punkte
1.	Verstappen	11	339
2.	Pérez	2	201
3.	Alonso		168
4.	Hamilton		156
5.	Sainz		102
6.	Leclerc		99
7.	Russell		99
8.	Norris		75
9.	Stroll		47
10.	Gasly		37
11.	Ocon		36
12.	Piastri		36
13.	Albon		15
14.	Hülkenberg		9
15.	Bottas		5
16.	Zhou		4
17.	Tsunoda		3
18.	Magnussen		2
19.	Sargeant		0
20.	Ricciardo		0

KONSTRUKTEURS-WM

	Team	Siege	Punkte
1.	Red Bull	13	540
2.	Mercedes		255
3.	Aston Martin		215
4.	Ferrari		201
5.	McLaren		111
6.	Alpine		73
7.	Williams		15
8.	Haas		11
9.	Alfa Romeo		9
10.	Alpha Tauri		3

QUALI-DUELLE

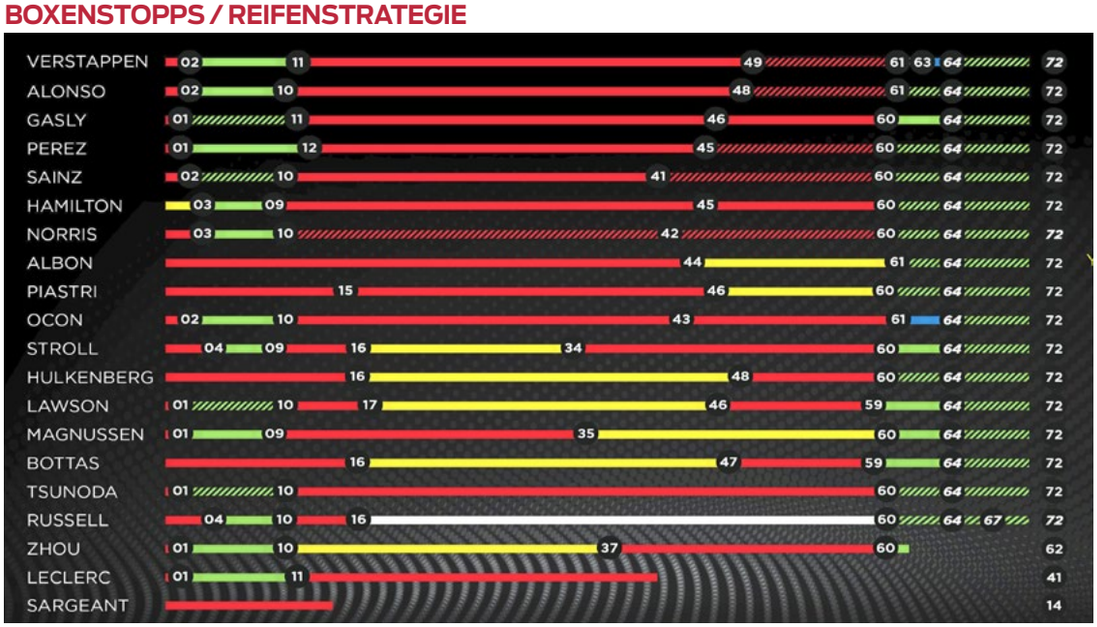
Verstappen – Pérez	11:2
Hamilton – Russell	7:6
Leclerc – Sainz	7:6
Norris – Piastri	11:2
Gasly – Ocon	7:6
Lawson – Tsunoda	0:1
Alonso – Stroll	11:2
Albon – Sargeant	13:0
Bottas – Zhou	7:6
Hülkenberg – Magnussen	10:3

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	schnellste Runde
1.	**Verstappen**	72/61[1)]	2:24.04,411 min = 127,679 km/h	1.13,889 min
2.	**Alonso**	72	+ 3,744 s	1.13,837 min
3.	**Gasly**	72	+ 7,058 s	1.14,441 min
4.	**Pérez**[2)]	72/10	+ 10,068 s	1.14,231 min
5.	**Sainz**	72	+ 12,541 s	1.14,934 min
6.	**Hamilton**	72	+ 13,209 s	1.13,904 min
7.	**Norris**	72/1	+ 13,232 s	1.14,390 min
8.	**Albon**	72	+ 15,155 s	1.14,468 min
9.	**Piastri**	72	+ 16,580 s	1.14,299 min
10.	**Ocon**	72	+ 18,346 s	1.14,570 min
11.	**Stroll**	72	+ 20,087 s	1.15,171 min
12.	**Hülkenberg**	72	+ 20,840 s	1.14,472 min
13.	**Lawson**	72	+ 26,147 s	1.14,820 min
14.	**Bottas**	72	+ 27,388 s	1.14,698 min
15.	**Tsunoda**[3)]	72	+ 29,893 s	1.16,253 min
16.	**Magnussen**[4)]	72	+ 31,410 s	1.15,489 min
17.	**Russell**	72	+ 55,754 s	1.15,124 min
18.	**Zhou**	62	Unfall (P 13)	1.15,417 min
19.	**Leclerc**	41	Aufgabe (P 17)	1.17,277 min
20.	**Sargeant**	14	Unfall (P 20)	1.17,399 min

1) Runden in Führung, Bestwerte in Rot 2) +5 Sek.: zu schnell in Box 3) +5 Sek.: Verursachen einer Kollision 4) +5 Sek.: Vergehen unter Safety Car, mehr als 10 Wagenlängen zum Vordermann

BOXENSTOPPS / REIFENSTRATEGIE



STARTAUFSTELLUNG

1	Max Verstappen, NL	1
2	Lando Norris, GB	4
3	George Russell, GB	63
4	Alexander Albon, T	23
5	Fernando Alonso, E	14
6	Carlos Sainz, E	55
7	Sergio Pérez, MEX	11
8	Oscar Piastri, AUS	81
9	Charles Leclerc, MC	16
10	Logan Sargeant, USA	2
11	Lance Stroll, CDN	18
12	Pierre Gasly, F	10
13	Lewis Hamilton, GB	44
14	Nico Hülkenberg, D	27
15	Guanyu Zhou, CHN	24
16	Esteban Ocon, F	31
17	Yuki Tsunoda, J[1)]	22
18	Valtteri Bottas, FIN	77
19	Liam Lawson, NZ	40
20	Kevin Magnussen, DK[2)]	20

Startnummer
1) +3 Plätze: Blockade gg. Hamilton in Q2
2) Start aus Box: unerlaubter Motorwechsel unter Parc fermé

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GP NIEDERLANDE, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1.11,852 min	31
2.	Fernando Alonso	Aston Martin	+ 0,278 s	22
3.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,373 s	24
4.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,471 s	27
5.	Alexander Albon	Williams	+ 0,595 s	25
6.	Lando Norris	McLaren	+ 0,608 s	22
7.	Logan Sargeant	Williams	+ 0,765 s	30
8.	Oscar Piastri	McLaren	+ 0,806 s	21
9.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 0,897 s	21
10.	Esteban Ocon	Alpine	+ 0,950 s	29
11.	George Russell	Mercedes	+ 0,961 s	23
12.	Pierre Gasly	Alpine	+ 1,043 s	30
13.	Daniel Ricciardo	Alpha Tauri	+ 1,138 s	26
14.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,470 s	30
15.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1,596 s	30
16.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 1,667 s	26
17.	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	+ 1,974 s	20
18.	Nico Hülkenberg	Haas	+ 2,171 s	13
19.	R. Shwartzman	Ferrari	+ 2,951 s	25
20.	Lance Stroll	Aston Martin	keine Zeit	2

GP NIEDERLANDE, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Lando Norris	McLaren	1.11,330 min	30
2.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,023 s	26
3.	Alexander Albon	Williams	+ 0,269 s	31
4.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,308 s	27
5.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 0,390 s	31
6.	Pierre Gasly	Alpine	+ 0,436 s	30
7.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,487 s	29
8.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 0,505 s	31
9.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 0,527 s	31
10.	Fernando Alonso	Aston Martin	+ 0,533 s	31
11.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,585 s	30
12.	Logan Sargeant	Williams	+ 0,604 s	32
13.	Esteban Ocon	Alpine	+ 0,671 s	30
14.	George Russell	Mercedes	+ 0,679 s	28
15.	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	+ 0,744 s	30
16.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,763 s	31
17.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,074 s	28
18.	Nico Hülkenberg	Haas	+ 1,363 s	31
19.	Oscar Piastri	McLaren	+ 1,571 s	6
20.	Daniel Ricciardo	Alpha Tauri	+ 1,766 s	7

GP NIEDERLANDE, FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1.21,631 min	18
2.	George Russell	Mercedes	+ 0,379 s	18
3.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 1,000 s	18
4.	Fernando Alonso	Aston Martin	+ 1,003 s	14
5.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 1,092 s	18
6.	Alexander Albon	Williams	+ 1,119 s	19
7.	Oscar Piastri	McLaren	+ 1,261 s	20
8.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1,334 s	25
9.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 1,462 s	12
10.	Lando Norris	McLaren	+ 1,527 s	24
11.	Pierre Gasly	Alpine	+ 1,579 s	15
12.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 1,807 s	17
13.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,913 s	18
14.	Logan Sargeant	Williams	+ 1,939 s	20
15.	Nico Hülkenberg	Haas	+ 2,009 s	20
16.	Esteban Ocon	Alpine	+ 2,175 s	12
17.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 2,427 s	15
18.	Liam Lawson	Alpha Tauri	+ 4,712 s	26
19.	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	+ 6,851 s	9
20.	Kevin Magnussen	Haas	keine Zeit	1

GP NIEDERLANDE, QUALIFIKATION

	Fahrer	Q1	Q2	Q3
1.	Max Verstappen	1.20,965	1.18,856	1.10,567
2.	Lando Norris	1.21,276	1.19,769	1.11,104
3.	George Russell	1.21,345	1.19,620	1.11,294
4.	Alexander Albon	1.20,939	1.19,399	1.11,419
5.	Fernando Alonso	1.21,840	1.19,429	1.11,506
6.	Carlos Sainz	1.21,321	1.19,929	1.11,754
7.	Sergio Pérez	1.21,972	1.19,856	1.11,880
8.	Oscar Piastri	1.21,231	1.19,392	1.11,938
9.	Charles Leclerc	1.22,019	1.19,600	1.12,665
10.	Logan Sargeant	1.22,036	1.20,067	1.16,748
11.	Lance Stroll	1.21,570	1.20,121	
12.	Pierre Gasly	1.21,735	1.20,128	
13.	Lewis Hamilton	1.21,919	1.20,151	
14.	Yuki Tsunoda	1.21,781	1.20,230	
15.	Nico Hülkenberg	1.21,891	1.20,250	
16.	Guanyu Zhou	1.22,067		
17.	Esteban Ocon	1.22,110		
18.	Kevin Magnussen	1.22,192		
19.	Valtteri Bottas	1.22,260		
20.	Liam Lawson	1.23,420		

STATISTIK DES WOCHENENDES

20

Jahre, 5 Monate, 4 Tage: So viel Zeit verstrich zwischen dem ersten und bisher letzten Karriere-Podest von Fernando Alonso. Diese Spanne ist ein neuer Formel-1-Rekord. Den alten hatte Michael Schumacher gehalten. Der Rekordweltmeister war in Mexiko 1992 erstmals auf das Podium gefahren. 347 Grands Prix später kletterte Schumi beim GP Europa 2012 letztmals auf das Treppchen. Alonso debütierte beim GP Malaysia 2003 unter den Top 3. 392 Rennen später wurde er in Zandvoort Zweiter. Es war sein siebter Podestrang in dieser Saison.

MOTORSPORT IMAGES

Die Pokalsammlung von Alonso wächst und wächst

RENN-TICKER

START
Nach dem Start schüttet es kurz. Sieben Fahrer holen sofort Intermediates: Pérez, Leclerc, Gasly, Zhou, Tsunoda, Lawson, Magnussen.

RUNDE 2
Verstappen, Alonso, Sainz und Ocon bilden Gruppe zwei der Boxenstopper.

RUNDE 3
Norris und Hamilton tauchen zum Wechsel auf. Russell ist noch später dran. Die Podestchance ist futsch.

RUNDE 4
Pérez führt im Nassen vor Zhou und Gasly. Verstappen überholt schnell den Alpine und Alfa-Sauber.

RUNDE 8
Albon, Piastri, Bottas, Hülkenberg und Sargeant fahren weiter mit Slicks. Der Asphalt trocknet langsam ab.

RUNDE 11
Verstappen steckt auf Softs zurück. Er zieht durch den Undercut an Pérez vorbei.

RUNDE 16
Beim Überfahren eines Kerbs steigt die Hydraulik am Williams aus. Sargeant fliegt ab. Safety Car.

RUNDE 36
Halbzeit. Die Rangfolge: Verstappen-Pérez-Alonso-Gasly-Sainz-Albon-Ocon-Tsunoda-Norris-Hamilton.

RUNDE 48
Alonso steht 8,3 Sekunden beim Reifenwechsel. Er fällt hinter Sainz, kassiert ihn aber schnell.

RUNDE 63
Gewitter in Zandvoort. Zhou kreiselt von der Bahn. Rennunterbrechung für 43 min.

RUNDE 67
Nach zwei Runden hinter dem Safety Car gibt Verstappen Gas. Alonso ist dran, kann aber nicht überholen. Russell hat nach Zweikampf mit Norris einen Schaden.

ZIEL
Sieg für Verstappen. Eine Strafe wirft Pérez vom Podest. Gasly erbt Platz 3.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

EINZELKRITIKEN

Max Verstappen – Red Bull Racing
Note: 10/10 – Ø 9,54
Auch Wetterchaos kann Verstappen nicht stoppen. Der Mann macht einfach keine Fehler. Als Lohn hat er jetzt neun Rennen in Folge gewonnen. Wie Vettel und Ascari.

Sergio Pérez – Red Bull Racing
Note: 07/10 – Ø 6,92
In der Quali verlor Pérez 0,7 Sekunden auf Verstappen. Das ist zu viel. Mit dem frühen Boxenstopp hatte er den richtigen Riecher. Aber am Ende war es ein Dreher zu viel.

Charles Leclerc – Scuderia Ferrari
Note: 06/10 – Ø 7,54
Leclerc versuchte, besser zu sein als sein störrischer Ferrari. Das führte in der Qualifikation zu einem Unfall und im Rennen zur frühen Kollision mit Norris.

Carlos Sainz – Scuderia Ferrari
Note: 08/10 – Ø 7,46
Der Ferrari war in Zandvoort nur Mittelmaß, das Setup für wenig Abtrieb falsch. Sainz riskierte weniger als sein Teamkollege und kam so als Fünfter ins Ziel.

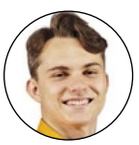
George Russell – Mercedes-AMG F1
Note: 07/10 – Ø 7,69
Startplatz 3 war ein Zeichen: Es gibt keine Krise. Der zu späte Wechsel auf Intermediates zerstörte sein Rennen. Die Kollision mit Norris beim Restart kostete sechs Punkte.

Lewis Hamilton – Mercedes-AMG F1
Note: 08/10 – Ø 8,00
Das falsche Setup und Pech mit Verkehr im Quali sorgten für Startplatz 13. Schlechtes Boxenstopp-Timing warf Hamilton weiter zurück. Am Ende wurde er noch Sechster.

Esteban Ocon – Alpine
Note: 06/10 – Ø 6,77
Zum ersten Mal flog Ocon im Q1 raus. Eine fehlerlose Fahrt und gute Strategie brachten ihn in die Punkteränge. Die rote Flagge war Pech. Ocon war der einzige auf Regenreifen.

Pierre Gasly – Alpine
Note: 09/10 – Ø 6,69
Auch Gasly schaffte es nicht ins Q3. Der Schlüssel zum Podest war der Wechsel auf Intermediates nach einer Runde. Guter Riecher. Und eine kämpferische Fahrt danach.

Lando Norris – McLaren
Note: 08/10 – Ø 7,69
Der zweite Startplatz war das Highlight. Der späte erste Stopp warf Norris im Rennen weit zurück. Auch Tsunoda kostete viel Zeit. Platz 7 war am Ende Schadensbegrenzung.



Oscar Piastri – McLaren
Note: 07/10 – Ø 7,15
Zandvoort bei Regen in einem Formel-1-Auto ist für Rookies eine harte Nummer. Piastri bestand sie mit nur zwei Fehlern. Einem Crash am Freitag, einem Verbremser im Rennen.

Valtteri Bottas – Alfa Romeo Racing
Note: 06/10 – Ø 5,46
Sauber hoffte auf ein trockenes Rennen. Da waren die Autos schnell wie in Budapest. Der Regen kam dazwischen. Bottas hatte ausnahmsweise eine starke Startrunde.

Guanyu Zhou – Alfa Romeo Racing
Note: 05/10 – Ø 5,54
Wie Bottas flog Zhou im Q1 raus, weil die Reifen nicht auf Temperatur kamen. Im Rennen fuhr er kurz auf Platz 3. Der Taktik sei Dank. Dann kam der Crash kurz vor dem Abbruch.

Fernando Alonso – Aston Martin
Note: 10/10 – Ø 8,92
Der alte Meister zeigte wieder seine Zähne. Weil auch sein Aston Martin wieder besser ging. Egal ob nass oder trocken, Alonso fuhr immer schnell und fehlerlos.

Lance Stroll – Aston Martin
Note: 07/10 – Ø 6,85
Das Auto ließ mehr zu als Startplatz 11. Das Timing passte nicht. Im Rennen wurde Stroll trotz fünf Boxenstopps noch Elfter. Es fehlten am Ende nur 1,7 Sekunden auf Ocon.

Kevin Magnussen – Haas F1 Team
Note: 06/10 – Ø 6,08
Der Unfall mit dem neuen Frontflügel im dritten Training war unnötig. Im Rennen lag Magnussen lange in den Punkteränge. Das Safety Car raubte ihm einen Vorteil.

Nico Hülkenberg – Haas F1 Team
Note: 06/10 – Ø 6,69
Auch Hülkenberg beschädigte den neuen Frontflügel. Doch für ihn gab es Ersatz. Pech, dass Haas mit ihm den ersten Schauer auf Slicks überleben wollte. Das kostete viel Zeit.

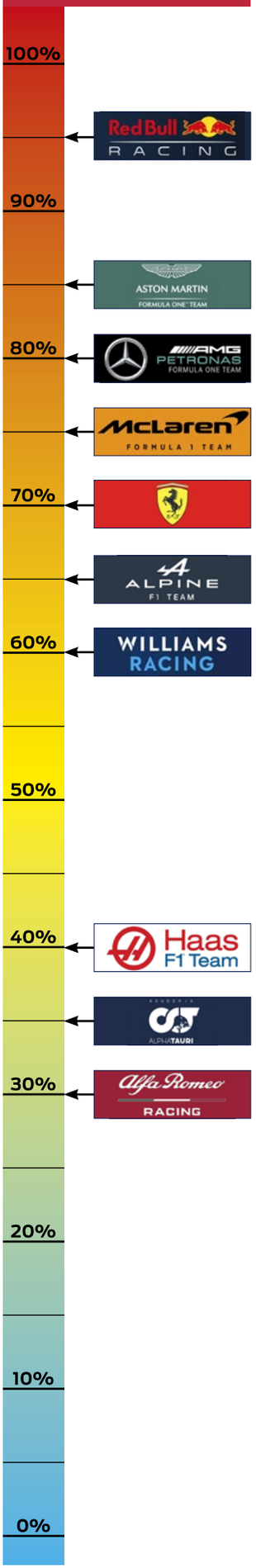
Yuki Tsunoda – Scuderia Alpha Tauri
Note: 08/10 – Ø 7,08
Im Q2 stand Tsunoda Hamilton im Weg. Das kostete drei Startplätze. Im Rennen lag er auf Punktekurs. Der Versuch, 62 Runden mit Soft-Reifen zu fahren, verhinderte Zähler.

Liam Lawson – Scuderia Alpha Tauri
Note: 06/10 – Ø 6,00
Ricciardo-Ersatz Lawson kam ins Ziel und machte nur einen Fehler. Mehr konnte man nicht von einem Rookie verlangen, der das Auto nicht kannte. Nicht in Zandvoort.

Alex Albon – Williams Racing
Note: 09/10 – Ø 7,62
Der vierte Startplatz auf einer Anti-Williams-Strecke war eine Sensation. Im Rennen lag Albon stets in den Top 10. Trotz strategischer Fehler. Es hätte Platz sechs werden können.

Logan Sargeant – Williams Racing
Note: 05/10 – Ø 4,85
Positiv ist, dass es Sargeant zum ersten Mal ins Q3 schaffte. Der Quali-Crash gleich danach war ein Anfängerfehler. Der Abflug im Rennen hatte technische Gründe.

FORMBAROMETER



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

AUS DEM FAHRERLAGER

RISIKO WASSERSPORT

George Russell nutzte die Sommerpause dazu, sich in verschiedenen Wassersportarten zu verbessern. „Mit wenig Erfolg“, lachte der Engländer gequält. „Ich bin ein paar Mal vom Brett gefallen und habe mich auch verletzt. Zum Glück ist es zu Beginn der Pause passiert, sodass ich jetzt wieder ausgeheilt bin.“

ZANDVOORT-ROOKIES

Nico Hülkenberg und Oscar Piastri fuhren erstmals in einem Formel-1-Auto in Zandvoort. Für beide war der Dünen-Kurs aber nicht unbekannt. Hülkenberg kannte ihn aus Tagen in der Formel 3, der Formel BMW und dem A1 GP. Piastri hatte weniger Erfahrung: „Ich bin hier vor ein paar Jahren vielleicht 15 Runden in einem Formel-Renault gefahren.“

ZHOU ÜBT SELBSTKRITIK

Guanyu Zhou sieht nicht nur beim Auto Verbesserungsbedarf: „Ich muss an meinen Schwächen arbeiten. Der Speed auf eine Runde in der Qualifikation und die Starts müssen besser werden.“

KLARE ZIELE

Lewis Hamilton wartet seit dem GP Saudi-Arabien 2021 auf seinen 104. GP-Sieg. Er fürchtet, dass Max Verstappen alle Rennen bis zum Saisonende gewinnt. Er selbst hat seine Ziele neu gesteckt: „Ich will Zweiter in der Fahrer-WM werden und helfen, dass Mercedes Zweiter bei den Konstrukteuren wird.“

SPA TYPISCH FÜR ALPINE

Alpine startet mit neuem Management und alten Zielen in die zweite Saisonhälfte. Das Team

WILHELM

Achterbahn-Saison für Alpine

will Vierter werden. Pierre Gasly ist da schon realistischer: „Die letzten Rennen sind ein Spiegel unserer Saison. Der dritte Platz in Zandvoort steht für ein paar wenige Highlights dieses Jahr, die Nullrunde davor in Spa für viele verpasste Chancen.“

SARGEANT UNTER DRUCK

Logan Sargeant qualifizierte sich in Zandvoort zum ersten Mal in den Top 10. Das war die gute Seite der Medaille. In der ersten Q3-Runde feuerte er den Williams in Kurve 2 in die Tecpro-Barrieren. „Logan zeigt Momente von Brillanz, aber er macht zu viele Anfängerfehler. Wir müssen ihm den Druck nehmen, damit er nicht über das Limit geht“, urteilt Teamchef James Vowles. Als möglicher Ersatz werden Mick Schumacher, Guanyu Zhou und Frederik Vesti gehandelt. Alex Palou steht nicht mehr auf der Liste. „Er hat zu viele Verträge“, winkt Vowles ab.

ZEHN AUS NEUSEELAND

Liam Lawson ist der zehnte Neuseeländer in der Formel 1. Berühmtester Vertreter der Kiwis war Denis Hulme (112 GP-Starts, acht Siege), der 1967 auf Brabham-Repco Weltmeister wurde. Auch Bruce McLaren (100 Starts, vier Siege), Chris Amon (96 Starts), Howden Ganley (34), Brendon Hartley (25), Mike Thackwell (2), Graham McRae (1), Tony Shelly (1) und John Nicholson (1) kamen aus Neuseeland.

BESSER NICHT MAX SEIN

Der Hype um Max Verstappen bei den Formel-1-Fans in den Niederlanden kennt keine Grenzen. Das sorgte für Extra-Druck. „Ich würde keinem wünschen, ich zu sein“, scherzte der Weltmeister vor seinem Heim-Wochenende.

RED BULL

Wer ist hier der König von Holland?

KOMMENTAR

Felipe Massa war ein guter Verlierer. Obwohl er 2008 schon für 39 Sekunden Weltmeister war und nur deshalb noch den Titel verlor, weil Lewis Hamilton in der vorletzten Kurve der letzten Runde im Kampf gegen Timo Glock den rettenden fünften Platz erreichte. Knapper geht es nicht. Trotzdem blieb Rennsieger Massa fair. Er sagte, dass der Fahrer den Titel verdiene, der am Ende die meisten Punkte hat. Und das war Hamilton. Warum nur macht Massa 15 Jahre später das Fass noch einmal auf und versucht, vor Gericht doch noch den WM-Titel zu erstreiten? Es geht um den GP Singapur im gleichen Jahr, bei dem Nelson Piquet junior seinen Renault freiwillig crashte – in der Absicht, seinen Teamkollegen Fernando Alonso in eine siegbringende Position zu bringen. Weil die FIA und Bernie Ecclestone von diesem Komplott angeblich vor Saisonende wussten, hätten sie das Rennen annullieren müssen. Dann wäre Massa Weltmeister geworden. Ich weiß nicht, welcher Teufel Massa da geritten hat. Die Aussicht auf verspätete Titel-Ehren? Das entgangene Geld, das er jetzt einklagen will? Gerechtigkeitssinn? Wohl eher seine Anwälte, die sich da gesundstoßen wollen. Ein Prozess würde zu nichts führen. Wie will Massa nachweisen, dass die Instanzen etwas davon wussten? Max Mosley und Charlie Whiting sind tot. Bernie Ecclestone wird sich auf Erinnerungslücken berufen. Und selbst wenn: Es wurde noch nie ein Rennen gestrichen, nur weil es manipuliert worden ist. Jeder Technikverstoß, jede Stallregie ist Manipulation. Das hat in allen Fällen höchstens zu einer Disqualifikation oder Geldstrafen geführt. Massa sollte es wissen. An Ferraris Stallregie 2010 in Hockenheim war er selbst beteiligt. Und selbst wenn man Alonso in Singapur disqualifiziert hätte, wäre Massa nicht Weltmeister geworden. Er kam bei dem Rennen auf Platz 13 ins Ziel. Deshalb mein Rat: Lieber Felipe, lass es einfach bleiben! Du wirst nichts erreichen, außer dass du am Ende selbst als schlechter Verlierer dastehst. ■

MOTORSPORT IMAGES

Will Massa den Titel am Grünen Tisch oder geht es ihm nur ums Geld?

Michael Schmidt
Redakteur

Ist Felipe Massa jetzt ein schlechter Verlierer? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Comeback mit Hindern

Von McLaren entlassen, für Red Bull auf der Auswechselbank, bei Alpha Tauri der Notnagel und nach zwei Rennen schon wieder verletzt. Für Daniel Ricciardo war das letzte Jahr eine Achterbahnfahrt.

Von: **Michael Schmidt**

Daniel Ricciardo hat das Lachen nicht verlernt. Obwohl es im letzten Jahr wenig zu lachen für ihn gab. Doch als der Australier am Abend nach seinem Trainingsunfall in Zandvoort mit eingegipster Hand im Fahrerlager auftauchte, da trug er schon wieder das Strahlen im Gesicht, das für den 34-Jährigen aus Perth ein Markenzeichen geworden ist.

Vor einem Jahr im August informierte McLaren seinen Fahrer, dass man seinen Vertrag vorzeitig beenden wollte. Ricciardo brachte trotz seines Sieges in Monza 2021 bei McLaren keinen Fuß mehr auf den Boden. Lando Norris entzauberte ihn. Statt sich sofort nach einer Alternative umzuschauen, beschloss der achtfache GP-Sieger, eine Auszeit auf unbestimmte Zeit einzulegen, mindestens aber ein Jahr.

Trotzdem unterschrieb er bei Red Bull als Markenbotschafter, Ersatzpilot und Simulatorfahrer. „So konnte ich einen Fuß in der Tür halten." Die ging schneller auf, als es Ricciardo auf seinem Zettel hatte. Red-Bull-Teamchef Christian Horner stellte fest: „Als Daniel zu uns kam, erkannten wir ihn nicht wieder. Nach einem halben Jahr im Simulator war er wieder ganz der Alte." Der kleine Seitenhieb auf McLaren sollte Sergio Pérez Beine machen. Der Mexikaner fällt auch im dritten Jahr zu stark gegen Max Verstappen ab, doch ihn schützt ein Vertrag bis 2024. Um Pérez zu zeigen, dass es auch im Haus Alternativen gibt, setzte Red Bull seinen Reservefahrer ab dem GP Ungarn in den Alpha Tauri. Das Bauernopfer war Nyck de Vries, der den strengen Anforderungen seiner Dienstherren nicht gerecht werden konnte. Für Ricciardo kam der Blitztransfer etwas überstürzt, doch er weiß, wie die Uhren bei Red Bull ticken.

> „Die sechs Monate Pause haben mir die Antworten auf meine Fragen gegeben. Ich fühle den gleichen Hunger wie vor zehn Jahren."
>
> Daniel Ricciardo

Eine ausgestreckte Hand schlägt man nicht aus. „Als mir gesagt wurde, dass ich mich bereithalten soll, habe ich gehofft, dass sie mir bis nach der Sommerpause Zeit geben. Im Rückblick aber waren die zwei Rennen davor gut für mich. So hatte ich Zeit, über die zwei Einsätze nachzudenken und meine Leistung zu

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

WILHELM

Kleiner Unfall, große Wirkung: Beim Aufprall in die Bande sorgte das zurückschlagende Lenkrad für eine Fraktur in der linken Hand

hinterfragen. Da ich meine Pause schon vorher hatte, musste ich nicht wie meine Kollegen mental und körperlich ausspannen und habe mehr an meiner Fitness gearbeitet, als ich das sonst über den Sommer tun würde."

Der Unfall in Kurve 3

In Zandvoort wollte Ricciardo auf zwei soliden Comeback-Rennen aufbauen. „Von meinem ersten Rennen für Alpha Tauri in Budapest konnte ich nicht mehr erwarten, als ich abgeliefert habe. In Spa habe ich am Sonntag für einen kleinen Fehler in der Qualifikation am Freitag bezahlt. Ich wollte zu schnell zu viel." Dem Wiedereinsteiger kommt entgegen, dass Alpha Tauri seinem AT04 Beine gemacht hat. Teamkollege Yuki Tsunoda lieferte in Spa einen WM-Punkt ab. Doch dann war die zweite Phase seiner Karriere, wie sie Ricciardo nennt, auch schon wieder unterbrochen. In der zweiten Trainingssitzung krachte Ricciardo in der Hugenholtz-Haarnadel bei einem verunglückten Ausweichmanöver in die Tecpro-Barriere.

Die Verzögerung beim Aufprall lag zwar unter 15 g, doch das zurückschlagende Lenkrad brach Ricciardo den Mittelhandknochen und stauchte das Handgelenk. „Ich hatte gerade in Kurve 3 eingelenkt, als ich Piastris Auto in der Mauer sah. Da hatte ich die Wahl, entweder den McLaren oder die Mauer zu treffen. Ich habe mich für die Mauer entschieden, aber nicht mehr schnell genug die linke Hand vom Lenkrad gebracht."

Am Sonntag wurde der Australier an der Hand operiert. Erst dann ist die Pause abschätzbar. Sportchef Helmut Marko fürchtet, dass Ricciardo bis Suzuka ausfällt. Im Scherz meinte er zu seinem Fahrer: „Ein MotoGP-Pilot sitzt am Sonntag wieder auf der Maschine." Ricciardo grinste zurück: „Ich bin aber keiner." Er will sich für die Heilung Zeit nehmen. „Es bringt nichts, etwas zu überstürzen. Wenn ich zurückkomme, muss ich fit und wettbewerbsfähig sein. Ich nehme dieses Comeback ernst. Da gibt es noch einige Dinge, die ich mir beweisen, und Ziele, die ich noch erreichen will. Ich setze mich keinem unnötigen Druck aus. Jedes Rennwochenende ist ein Bonus für mich."

Der Veteran im Rookie-Team hatte sechs Monate Zeit, seinen Kopf auszusortieren und herauszufinden, was er wirklich will. „Als ich im Dezember in die Auszeit gegangen bin, wusste ich nicht, ob ich noch einmal zurückkehre. Es gab viele Fragen, aber keine Antworten. Jetzt weiß ich, wie es weitergehen soll. Ich habe viel über mich und meine Schwächen gelernt. Teil zwei meiner Karriere hat gerade begonnen. Ich fühle mich wie vor zehn Jahren und spüre das gleiche Maß an Energie, Motivation, Hunger und Glücksgefühl, wieder in der Startaufstellung zu stehen wie damals."

Der Masterplan von Ricciardo liegt auf der Hand. Er wird nach seiner Genesung weiter bei Alpha Tauri Steine fressen und wenn nötig auch ein zweites Jahr bei Red Bulls B-Team abstrampeln. Dann aber will Ricciardo für ein Team fahren, mit dem er wieder gewinnen kann. Und wenn es sein muss auch an der Seite des scheinbar unschlagbaren Max Verstappen. „Es ist nicht so, dass ich diese Saison zu Ende bringe und dann darauf warte, was passiert. Mir ist klar geworden, dass ich noch ein paar Jahre fahren will. Im Moment nehme ich Rennen für Rennen und versuche bei jedem Einsatz das Beste aus mir herauszuholen." Bis Ricciardo wieder einsatzfähig ist, spielt Liam Lawson den Ersatz vom Ersatz. Der 21-jährige Neuseeländer wurde in Zandvoort ins kalte Wasser geworfen. Selbst Marko gab zu: „Er kannte das Auto nicht, hatte ein Regentraining, und dann ging es gleich in die Qualifikation. Härter geht es nicht." Es wird dauern, bis Lawson Fuß fasst. Die Chance, Ricciardo auszubooten, ist dabei sehr gering. Dafür ist die Zeit zu kurz. ■

ALPHA TAURI

Liam Lawson kam bei seinem Grand-Prix-Debüt immerhin auf Rang 13

ALPHA TAURI

Daniel Ricciardo wurde bei der Operation eine Metallschiene eingesetzt

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Formel 1

Haas bestätigt Fahrer

Die Haas-Piloten heißen auch 2024 wieder Nico Hülkenberg und Kevin Magnussen. Der US-Rennstall setzt mit Bedacht auf den Faktor Erfahrung.

Von: **Michael Schmidt**

Haas behält seine Fahrer. Der US-Rennstall verlängerte die Verträge mit Nico Hülkenberg und Kevin Magnussen um jeweils ein Jahr. Haas braucht Erfahrung und Kontinuität, um die Schwächen des Autos zu beheben und im Jahr darauf ein attraktiver Landeplatz zu werden. „2025 wird es auf dem Fahrermarkt große Verschiebungen geben. Viele Verträge laufen da aus“, prophezeit Teamchef Guenther Steiner.

Für den Südtiroler war die Wahl alternativlos: „Nico hat uns schon nach wenigen Rennen mit seinem Speed und seinem Feedback gezeigt, dass wir mit ihm die richtige Wahl getroffen hatten. Kevin kennen wir jetzt seit sechs Jahren. Wir wissen deshalb auch, wo sein Problem in diesem Jahr liegt. Das Auto ist schwer zu fahren. Wir arbeiten daran, dass er sich wieder besser im Auto fühlt.“ Hülkenberg musste nicht pokern: „Es war kein neuer Deal, sondern ein alter, der aufgefrischt wurde. Der Vertrag war so ausgelegt, dass unter bestimmten Voraussetzungen die Verlängerung ausgelöst wurde. Mir war schnell klar, dass das Team und ich gut harmonieren. Da gab es keinen großen Redebedarf.“ ■

HAAS

Haas geht auch 2024 mit Hülkenberg und Magnussen auf Punktejagd

Formel 1

Boden bringt Wende

Aston Martin war mit sechs Podestplätzen furios in die Saison gestartet. Mit dem ersten großen Upgrade ging es bergab. Jetzt soll ein neuer Unterboden die Wende bringen.

Von: **Michael Schmidt**

Bis zum GP Kanada war Aston Martin die Überraschung der Saison: Sechs Podestplätze in acht Rennen. Aston Martin und Fernando Alonso waren die zweite Kraft hinter Red Bull. Ein neuer Unterboden beim GP Kanada sollte die Lücke zu Red Bull weiter schließen. Doch das Upgrade funktionierte nur in Montreal. Dann rutschte der britische Rennstall Schritt für Schritt an das Ende der Verfolgergruppe. Stärken des Autos wurden zu Schwächen.

Eine Analyse ergab, dass man mit dem Unterboden in eine falsche Richtung gelaufen war. Im Bestreben, den DRS-Effekt zu verbessern, wurden nicht nur am Flügel, sondern auch am Boden und der Motorabdeckung Modifikationen vorgenommen. Das verbesserte tatsächlich die Effizienz bei aktiviertem DRS. Aston Martin sprang beim DRS-Gewinn vom achten auf den dritten Platz. Doch es gab auch unerwünschte Nebeneffekte, wie Strömungsabriss bei eingeschlagenen Vorderrädern. Und die wogen schwerer als der bessere Topspeed. Deshalb musste wieder ein neuer Unterboden her, von den Venturi-Kanälen vorne bis zum Diffusor hinten. Es ist bereits die vierte Version in diesem Jahr. Und sie ähnelt stark der Spezifikation, mit der das Auto zu Beginn des Jahres für Furore gesorgt hatte. Aston Martin musste nach dem GP Kanada am Frontflügel nachbessern. Der Flügel hatte sich an der Anbindung zur Nase zu stark nach hinten verbogen. Das Verstärken kostete zunächst Rundenzeit, was aber wieder egalisiert wurde. ■

WILHELM

Zandvoort deutete an, dass Aston Martin wieder in der Erfolgsspur fährt

NACHRICHTEN

PIRELLI-TEST IN FIORANO

In der Woche nach dem GP Italien wird Pirelli mit Ferrari zum ersten Mal Kandidaten für den Intermediate-Plus-Reifen testen. Sollte es nicht regnen, wird Ferraris Hausstrecke künstlich bewässert. Parallel dazu setzt Pirelli mit Red Bull und McLaren in Monza die Tests für Reifen ohne Heizdecken fort.

KOSTENDECKEL-ERGEBNIS

Die FIA will in der zweiten Septemberwoche die Ergebnisse ihrer Kostenüberwachung bei den Teams bekannt geben. Im letzten Jahr wurden Red Bull, Aston Martin und Williams wegen Verfehlungen bestraft. Gerüchte sprechen davon, dass es auch diesmal wieder Übertretungen gab. Andere Quellen berichten, dass die FIA in diesem Jahr auf alle Fälle einen Skandal vermeiden will.

PÉREZ FÜR 2024 GESETZT

Eigentlich sollte es keine Diskussionen geben. Sergio Pérez besitzt bei Red Bull einen Vertrag bis Ende 2024. Seine wechselhaften Leistungen seit Monaco und seine Schwäche in der Qualifikation ließen aber immer wieder Fragen aufkommen. Zumal der Abstand auf Max Verstappen wie in der Zandvoort-Qualifikation teilweise eklatant ist. Red Bulls Bosse stellen ihrem Fahrer nun eine Jobgarantie aus. „Für 2024 ist alles klar“, meldete Sportchef Helmut Marko. Pérez bleibt Teamkollege von Verstappen.

EILE BEI BRIDGESTONE

In Monza soll verkündet werden, wer im Duell zwischen Pirelli und Bridgestone um den neuen F1-Vertrag von 2025 bis 2027 das Rennen macht. Angeblich hat Bridgestone sein Angebot noch einmal nachgebessert. Die Japaner entschieden sich erst im Februar für die F1-Bewerbung. Da erkannte der Vorstand, welche Vermarktungschancen der Höhenflug der Königsklasse bietet.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Clément Novalak gewann das Hauptrennen in Zandvoort und feierte seinen ersten Sieg in der Formel 2

XPB

Novalak jubelt

Die Formel 2 meldete sich mit einem Spektakel aus der Sommerpause zurück. Der Sprint wurde wegen schlechten Wetters abgebrochen. Clément Novalak nutzte die chaotischen Bedingungen am Sonntag und gewann sein erstes Formel-2-Rennen.

Von: **Joel Lischka**

Das Wetter wirbelte die Formel-2-Rennen in Zandvoort durcheinander und die Meisterschaftsfavoriten gingen baden. Doch der Reihe nach: Tabellenführer Théo Pourchaire wäre dank Reverse Grid am Samstag von Platz 1 gestartet, doch seine ART-Crew schraubte noch kurz vor Rennbeginn in der Box am Auto, um ein mechanisches Problem zu beheben. Pourchaire musste ans Ende des Feldes. Isack Hadjar erbte die Pole.

Der Red-Bull-Junior gewann den fliegenden Start im Regen. Nach wenigen Kurven krachte es heftig. Kush Maini rutschte ins Auto von Jak Crawford. Ralph Boschung konnte seinem Campos-Teamkollegen nicht mehr ausweichen und knallte in Mainis Renner. Die Wucht war so groß, dass der Schweizer den Inder mit seinem Auto huckepack nahm. Beide Piloten blieben von schwereren Verletzungen verschont. Die Rennleitung brach den Sprint daraufhin ab.

Als die Nachwuchsfahrer das Rennen gerade wieder aufnehmen wollten, begann es wieder stärker zu regnen. Nach nur einer Runde hinter dem Safety Car folgte der endgültige Abbruch. Da keine zwei Umläufe unter Rennbedingungen gefahren wurden, gab es keine Punkte für den Sprint am Samstag.

Vesti verliert Hinterräder

Die Mischbedingungen am Sonntag forderten schon in der Einführungsrunde ein erstes Opfer. Jack Doohan feuerte sein Auto in Kurve 14 in die Bande. Jak Crawford setzte seine Pole in die Führung um, dahinter drehte sich der Meisterschaftszweite Frederik Vesti in Kurve 1, während Teamkollege Oliver Bearman von Juan Manuel Correa umgedreht wurde. Der 24-Jährige kassierte für das Foul eine Zehn-Sekunden-Strafe. Das Safety Car rückte für zwei Runden aus.

Nach dem Restart führten die drei Red-Bull-Junioren Crawford, Dennis Hauger und Zane Maloney das Feld an. Die Serie der Boxenstopps eröffnete Maloney in Runde 7. Einen Umlauf später wechselten auch Crawford und Hauger die Reifen. Théo Pourchaire kam in Runde 9 an die Box und überholte dabei Landsmann Hadjar. Die Freude währte aber nur kurz: Der Sauber-Junior schmiss sein Auto mit kalten Reifen in Kurve 7 in die Tecpro-Barrier. Schon in der Anfahrt hatte Pourchaire die Kontrolle verloren. Der Franzose fasste sich nach dem Crash an die Rippen. Ob sich der 20-Jährige schwerer verletzt hat, wurde nicht kommuniziert.

Bevor die Rennleitung das Safety Car auf die Strecke schickte, fertigte Prema Oliver Bearman und Teamkollegen Frederik Vesti direkt nacheinander per Doppelstopp ab. Am Auto des Dänen befestigten die Mechaniker aber die Hinterräder nicht ordnungsgemäß. Kaum wieder auf der Strecke, lösten sich die Pirellis von der Hinterachse. Die über die Piste rollenden Räder trafen zum Glück niemanden.

Das Chaos spülte Clément Novalak an die Spitze des Feldes. Der Franzose hatte seinen Pflichtstopp zum perfekten Zeitpunkt absolviert. Als das Safety Car fünf Umläufe später in der Box verschwand, behielt der Trident-Pilot die Nerven und gewann sein erstes Formel-2-Rennen. Zane Maloney hatte Jak Crawford direkt beim Restart in Kurve 1 außen überholt und sicherte sich Rang 2. Die ersten vier der Meisterschaft sammelten keine Punkte auf dem Dünen-Kurs. ■

FIA / F2

Boschung und Maini kollidierten im Sprint heftig

XPB

Frederik Vesti verlor nach seinem Stopp die Hinterräder

HAUPTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Clément Novalak	1:01.36,125 h
2.	Zane Maloney	+ 2,183 s
3.	Jak Crawford	+ 2,525 s
4.	Richard Verschoor	+ 3,197 s
5.	Dennis Hauger	+ 11,695 s
6.	Isack Hadjar	+ 13,706 s
7.	Enzo Fittipaldi	+ 17,646 s
8.	Amaury Cordeel	+ 20,586 s
9.	Victor Martins	+ 20,879 s
10.	Juan Manuel Correa	+ 23,032 s

F2-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Théo Pourchaire	168
2.	Frederik Vesti	156
3.	Ayumu Iwasa	134
4.	Jack Doohan	130
5.	Victor Martins	122

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Zum zweiten Mal in dieser Saison konnte die Konkurrenz nur zum „Iceman“ Scott Dixon aufblicken

Unbeugsamer Dixon

Dank einer erneuten Spritspar-Meisterleistung konnte Scott Dixon (Chip Ganassi Racing) den Titelkampf offenhalten. Wie schon beim zweiten Indy-GP überrumpelte er zusammen mit Stratege Mike Hull die gesamte Konkurrenz. Während sein Teamkollege Álex Palou keine Schwäche zeigte, verspielte Penske-Pilot Josef Newgarden die letzten Titel-Hoffnungen.

Von: **Philipp Körner**

Zu einem gewissen Maß sind Rennfahrer schlechte Verlierer. Zwar verhalten sie sich – in der Regel – nicht unfair gegenüber denen, die final vor ihnen gelandet sind. Aber der Fakt einer Niederlage nagt zumindest bis zum nächsten Rennen ordentlich am Selbstbewusstsein. Nur in recht seltenen Fällen können sie ihr Schicksal akzeptieren. Bei der IndyCar ist mit diesen meist Scott Dixon verbunden. Patricio „Pato“ O’Ward (McLaren) scherzt: „Als mir gesagt wurde, dass Dixon mit nur drei Stopps durchkommen will, war mir sofort klar, dass es auch genauso passieren würde. Er ist halt Scott Dixon.“ Dale-Coyne-Pilot David Malukas, der das Podium komplettierte, akzeptierte ebenfalls seine Chancenlosigkeit: „Wir haben versucht, die Strategie von Dixon zu kopieren. Ich habe keine Ahnung, wie er das macht. Schlussendlich musste ich mir dann eingestehen, dass es unmöglich ist.“ Und was sagt der neuseeländische Sieger?

„Es gab einige Momente im Rennen, an denen ich etwas unsere Strategie angezweifelt habe. Chip Ganassi und mein Rennstratege Mike Hull haben mich aber glücklicherweise immer auf Kurs gehalten. Man sollte dabei auch nicht vergessen, dass es mehr als nur reines Spritsparen gewesen ist. Wir hatten den Speed, eine perfekte Strategie, herausragende Boxenstopps und die nötige Konstanz.“ Wie zwei Wochen zuvor in Indianapolis gab es für Dixon eine Extra-Motivation. Diesmal blieb ihm ein Dreher zu Beginn erspart, stattdessen hatte er jedoch eine Strafe für einen Motorentausch kassiert, die ihn nur von Rang 16 starten ließ.

> „Es gab Momente im Rennen, an denen ich etwas gezweifelt habe. Chip Ganassi und mein Stratege Mike Hull haben mich aber glücklicherweise auf Kurs gehalten.“
>
> Scott Dixon

INDYCAR

In der Anfangsphase schien Newgarden seine Oval-Siegesserie fortzusetzen

Lauwarmer Optionsreifen

Auch der Schnellste der Quali musste von einer anderen Position starten: Penske-Pilot Scott McLaughlin schlug seinen Kollegen Josef Newgarden reichlich knapp, wurde wegen eines Motorentauschs allerdings auf die zehnte Position versetzt. Somit formten am Ende Josef Newgarden, Colton Herta (Andretti Autosport), Pato O’Ward und Felix Rosenqvist (McLaren) die vorderen zwei Reihen.

Ein Unfall in der ersten Kurve neutralisierte das letzte Ovalrennen der Saison nach nur wenigen Sekunden. Tabellenführer Álex Palou, der – Sie ahnen es – ebenfalls eine Motorenstrafe erhalten hatte, war da schon vom 14. auf den elften Rang vorgefahren. Die nächsten 120 von insgesamt 260 Runden liefen daraufhin ruhiger ab. An der Spitze zeichneten sich anfangs Newgarden und O’Ward als die Siegesanwärter ab. Wie auch Scott Dixon wechselten sie im zweiten Stint auf die weiche Optionsmischung, mit der die IndyCar erstmals auf einem Oval experimentierte. Partner Firestone verwendete einen weicheren Standardreifen, der früher schon

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

INDYCAR

Wie in der vergangenen Saison stach David Malukas positiv hervor

MOTORSPORT IMAGES

Unbeeindruckt von seinen Rechtsstreits marschiert Palou zum Titel

einmal zum Einsatz kam. In der Form des vergangenen Wochenendes war er allerdings komplett neu für die 28 Piloten.

Ihr Feedback fiel gemischt aus. Grundsätzlich sei die Idee auf dem überholarmen Oval gut gewesen, doch mit dem höheren Abrieb habe es der „Alternate" fast noch schwieriger gemacht. „Natürlich verteilen auch die harten Reifen Stücke neben der Ideallinie, aber die weichen haben hier zusätzlich beigetragen. Dazu war der Grip-Unterschied nicht sonderlich groß", resümierte O'Ward. „Die Idee ist ziemlich cool. Es ist wichtig, dass es mehr als eine Linie gibt. Sonst können sich die Überrundeten zwischen die Top-Autos klemmen."

Newgarden scheitert

Während viele froh waren, den „Roten" nach Stint 2 vom Auto zu werfen, war er für Dixon ein weiterer Baustein für den Sieg. Er nutzte ihn bis zur zweiten und letzten Neutralisierung ab Umlauf 122. Parallel mit Dixon traten O'Ward und Newgarden ihren Service an. Für sie war es der dritte Besuch, für Dixon der zweite. Obwohl die Strategien so angeglichen wurden, entschied sich die Dixon-Crew, mit nur einem weiteren Stopp durchzukommen.

Somit entwickelte sich die gesamte zweite Rennhälfte um die Frage herum, ob Dixon wirklich auf der richtigen Fährte war. Im dritten Stint setzte er die Sparvorgaben perfekt um und ersparte sich sogar das Hoffen auf eine Caution. Sicher auch wegen des Fehlens einer zweiten Linie hielt er sich im richtigen Fenster, was einen abschließenden gigantischen Vorsprung von 22 Sekunden auf O'Ward und Malukas bedeutete. Alle anderen schmiss Dixon aus der Führungsrunde. Josef Newgarden verfolgte die Zieleinfahrt nach einem Mauerkuss aus der Box. Der anfangs dominante Indy-500-Gewinner hatte sich vorher schon hinter O'Ward anstellen müssen und dann bei einer verzweifelten strategischen Offensive die Kontrolle verloren. Somit endete nicht nur seine diesjährige Oval-Siegesserie, sondern auch der Titeltraum. Álex Palou hielt sich aus dem Gröbsten raus und wurde locker Siebter. Um ihn noch einzufangen, bräuchte Scott Dixon gleich mehrere Wunder. Aber wenn nicht Dixon ... ■

PUNKTESTAND FAHRER

Nach dem 15. Rennen:

	Fahrer	Punkte
1.	Álex Palou	565
2.	Scott Dixon	491
3.	Josef Newgarden	440
4.	Patricio O'Ward	429
5.	Scott McLaughlin	426
6.	Marcus Ericsson	397
7.	Will Power	388
8.	Christian Lundgaard	343
9.	Alexander Rossi	339
10.	Colton Herta	331

INDYCAR, MADISON (ILLINOIS)

15. von 17 Rennen; Renndistanz: 260 Runden (325 Meilen)

	Fahrer	Team / Motor	Zeit
1.	Scott Dixon	Chip Ganassi-Honda	2:10.09,4046 h
2.	Patricio O'Ward	McLaren-Chevrolet	+ 22,2256 s
3.	David Malukas	Dale Coyne-Honda	+ 22,7279 s
4.	Alexander Rossi	McLaren-Chevrolet	+ 1 Runde
5.	Scott McLaughlin	Penske-Chevrolet	+ 1 Runde
6.	Colton Herta	Andretti-Honda	+ 1 Runde
7.	Álex Palou	Chip Ganassi-Honda	+ 1 Runde
8.	Felix Rosenqvist	McLaren-Chevrolet	+ 1 Runde
9.	Will Power	Penske-Chevrolet	+ 1 Runde
10.	Marcus Ericsson	Chip Ganassi-Honda	+ 1 Runde

INDYCAR

Vorletztes Rennen: Portland (03.09.)

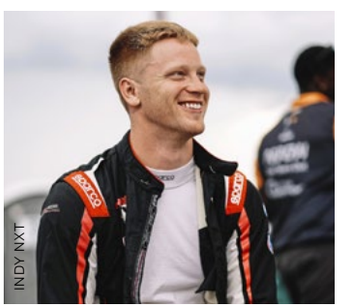
NACHRICHTEN

ERICSSON ZU ANDRETTI

Der erste Blockbuster-Deal der Silly Season ist seit dem Mittwoch der vergangenen Woche (23.08.) offiziell: Marcus Ericsson wechselt zu Andretti Autosport, wo er 2024 auf die bereits bestätigten Piloten Colton Herta und Kyle Kirkwood treffen wird. Die Zukunft von Romain Grosjean bleibt weiterhin offen. Dank des Wechsels des Schweden hat die Mannschaft von Michael Andretti nach dem Abgang von Alexander Rossi wieder einen Indy-500-Gewinner im Aufgebot. Laut Medienberichten war Ericsson unglücklich über seinen anhaltenden Pay-Driver-Status bei Chip Ganassi Racing. Michael Andretti lobte den Neuzugang: „Es ist kein Geheimnis, dass wir Rennen und Titel holen wollen. Um das zu erzielen, brauchen wir Fahrer wie Marcus mit Naturtalent und purem Willen."

INDY NXT: RASMUSSEN-SIEG

Ähnlich wie Álex Palou in der IndyCar läuft Christian Rasmussen (HMD Motorsports) mit großen Schritten dem Indy-NXT-Titel entgegen. Der Däne gewann den aufgrund von Regen in die Nacht verschobenen Lauf auf dem World Wide Technology Raceway. Sein größter Rivale Hunter McElrea (Andretti Autosport) wurde Dritter und braucht bei dem Rennen in Portland und beim abschließenden Doppellauf in Laguna Seca bereits Glück. Der Meister der höchsten IndyCar-Nachwuchsserie bekommt finanzielle Unterstützung beim Aufstieg ins Oberhaus.



INDY NXT

GÜNTHER IM PADDOCK

Im Laufe des Wochenendes wurde der deutsche Formel-E-Fahrer Maximilian Günther gleich bei mehreren IndyCar-Teams gesichtet. Der Maserati-Pilot sprach unter anderem bei den Big 4 – also Andretti, Ganassi, McLaren und Penske – vor. Die Verlängerung bei der Dreizack-Marke galt zuletzt als sicher, doch der Formel-2-Rennsieger und frühere Mercedes-F1-Simulatorfahrer ist bekennender IndyCar-Fan. Seine Erfahrung mit Hybridsystemen und Energiemanagement könnte angesichts der Elektrifizierung der 2,2-Liter-V6 weitere Spannung in die Silly Season bringen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ADAC

Das ADAC GT Masters und die DTM fahren wir hier am Norisring teilweise am selben Rennwochenende

ADAC

ADAC-Motorsportchef Thomas Voss spricht nach der ersten Saisonhälfte über die Bilanz mit den GT3-Serien GT Masters und DTM und erklärt, wie man die Geschehnisse am Nürburgring verfolgt.

Von: **Bianca Leppert**

Die Winterpause war für Sie und Ihr Team mit der Übernahme der DTM turbulent. Vor allem das ADAC GT Masters hat sich verändert. Wie sehen Sie die Serie aktuell?
Die Qualität der Rennen finde ich toll. Wir haben das erreicht, was wir wollten: Dass es eine Plattform für den Nachwuchs wird. Klar, es fahren ab und zu Vollprofis wie Marco Wittmann oder Arjun Maini mit. Aber wenn ich mir Nachwuchsfahrer wie Finn Gehrsitz und andere anschaue, dann ist er nach einer oder spätestens zwei Saisons so weit, DTM zu fahren. Das ADAC GT Masters muss die Nachwuchsschule für die DTM werden. Wenn die Teams das für sich umsetzen können – in Form von Fahrern, Mitgift und Sponsoren –, sehe ich eine gute Zukunft für die Serie.

Es gab viel Kritik, und die Starterzahlen könnten besser sein. Welche Fehler hat man gemacht?
Klar, es bleibt bei nur elf permanenten Startern. Anfragen für Gaststarts haben wir jede Menge. Viele Teams haben sich anderweitig umgeschaut. In der Kürze der Zeit, die wir zum Umstrukturieren der DTM hatten, ist das Thema GT Masters ein bisschen untergegangen. Wir haben uns damit beschäftigt, aber manche Dinge wurden nicht zu Ende gedacht. Wir hätten vier Wochen mehr Zeit gebraucht. Einige Teams hatten schon ihre Verträge mit Fahrern und Sponsoren gemacht, und auf einmal war die Welt ganz anders. Deswegen kann ich diesen Ärger, der damals hochgekommen ist, durchaus verstehen. Aber es war früh klar, dass wir Platin/Platin-Duos nicht mehr zulassen wollen. Dafür gab es die DTM. Und mit deren Wechsel zur GT3 mussten wir sowieso eine Abgrenzung schaffen.

Sie rechnen also wieder mit mehr Startern im Jahr 2024?
Wir führen Gespräche, wo auch

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Wir mussten eine Abgrenzung der Serien schaffen“

ehemalige Teams aus dem GT Masters sagen, dass sie vielleicht etwas vorschnell waren. Abhängig von der wirtschaftlichen Lage und dem Fahrermarkt kann ich mir durchaus vorstellen, dass wir die Serie wieder mit 20 Autos besetzen können. Das ist aber nicht gesichert.

Wie happy sind Sie mit der DTM nach der ersten Saisonhälfte?
Ich bin sehr zufrieden. Die größte Umstellung war, aus einem Herstellersport einen professionellen Teamsport zu machen. Das ist uns relativ schnell und gut gelungen. Wahrscheinlich sogar, weil wir eben lange Zeit ADAC GT Masters gemacht haben. Es ging darum, die Hersteller nicht mehr so in den Vordergrund zu stellen. Natürlich brauchst du die Hersteller – jeder, der erzählt, das ist nur reiner Kundensport, den wir ohne Hersteller machen können, weiß nicht, wovon er redet. Sie entwickeln und bauen die Autos, sie kümmern sich um Probleme in Sachen BOP, etc.

Inwieweit spielen die Hersteller in der DTM eine größere Rolle, als sie es im GT Masters getan haben, und eine weniger große Rolle als in der alten DTM?
Durch die Medienpräsenz mit Pro7 ist bei gleichem Aufwand wie beim ADAC GT Masters der „Return on Investment“ – wie das so schön heißt – für den Hersteller deutlich größer. Deswegen fahren praktisch nur Werksfahrer. Auch die Unterstützung der Teams ist, glaube ich, in der DTM deutlich höher. Die Hersteller sehen, dass sie ihre Produkte auf dieser Bühne anders darstellen können – auch wegen Namen und Tradition der Serie. Deshalb engagieren sie sich hinter den Kulissen mehr als im ADAC GT Masters, trotzdem halten sie sich im Hintergrund. Das ist gut so, und dafür bedanken wir uns. Die Kunst als Promoter ist es, die Interessen von Fahrern, Teams, Herstellern, Veranstaltern und Rennstreckenbetreibern in der Waage zu halten.

Die finanzielle Unterstützung der Hersteller gibt es aber nicht mehr wie früher, oder?
Da müssen die Teams nun neben der Unterstützung der Hersteller – bei dem einen mehr, bei dem anderen weniger – über Sponsoren oder Fahrer finanzieren. Das können einige Teams nicht mehr, oder sie sind es nicht mehr gewohnt gewesen und müssen es wieder installieren.

„Abhängig von der wirtschaftlichen Lage und dem Fahrermarkt kann ich mir vorstellen, dass wir das GT Masters wieder mit 20 Autos besetzen können.“

Thomas Voss, ADAC

Wo sehen Sie im GT Masters Verbesserungspotenzial?
Im ADAC GT Masters müssen wir wieder besser mit den Teams kommunizieren und ihnen klarmachen, wie ihr Geschäftsmodell in Zukunft aussehen kann. Vielleicht muss man wieder mit sieben Rennen planen, möglicherweise war das Kürzen um eine Veranstaltung ein Fehler. Wir machen nur Angebote und wollen nichts auferlegen. Früher hat einer gesagt, wo es langgeht – wie Bernie Ecclestone in der Formel 1. Das geht so heute nicht mehr. So wie man anders mit seinen Arbeitnehmern umgeht, muss man anders mit den Teams und Herstellern als Kunden umgehen. Trotzdem treffen wir als Promoter natürlich die maßgeblichen Entscheidungen selbst.

Wo sehen Sie in der DTM Verbesserungspotenzial?
In der DTM müssen wir am BOP-System feilen. Ich glaube, es ist ein Unterschied, ob ich eine BOP für ein Auto mit zwei Fahrern mache – die möglicherweise einen unterschiedlichen Fahrstil haben – oder für ein Auto mit einem Fahrer. Wir haben zwar im Qualifying 20 Autos in einer Sekunde, aber eine Sekunde ist in der DTM viel. Es müssten 20 Autos in einer halben Sekunde sein. Da müsste die BOP ein bisschen feiner abgestimmt sein. Claude Surmont macht eine hervorragende Arbeit, ich will ihn nicht missen. Nur die Voraussetzungen sind neu. In den SRO-Serien sitzen immer zwei Fahrer auf einem Auto. Zudem wollen wir mehr Zuschauer an der Strecke haben. Da muss sich die DTM durch tolle Rennen und ein tolles Rahmenprogramm selbst beweisen. Ich glaube, wir haben den Fan auch durch die Unnahbarkeit in den vergangenen Jahren etwas verloren. Das wird dauern.

Gibt es denn noch genügend Motorsport-Begeisterung in Deutschland?
Ich glaube nicht, dass die Begeisterung für Motorsport insgesamt nachgelassen hat. Es tut natürlich dem gesamten deutschen Motorsport und damit auch der DTM weh, dass die Formel 1 nicht mehr im Free-TV läuft und es außer Nico Hülkenberg keinen deutschen Fahrer mehr gibt, der erfolgreich ist. Aber die DTM hat auch alleine genügend Potenzial, die Begeisterung wieder auf ein früheres Niveau zu heben.

Beim Rennen am Norisring gab es sogar Klima-Proteste.
Man merkt einfach, dass derzeit das Auto als Sündenbock für sämtliche Umwelt- und Klimaprobleme der Welt dargestellt wird. Es scheint am einfachsten zu sein, über das Thema Auto oder auf solchen Veranstaltungen vermeintlich Gehör zu kriegen. Für mich sind das völlig irrsinnige Dinge, die die Leute da machen. Ich verurteile das – besonders weil es auch gefährlich ist und es am Norisring sogar zu Gewaltanwendung der Aktivisten kam. Man ist dann einfach nicht mehr bereit, sich mit Menschen, die auf der Straße kleben, an einen Tisch zu setzen und auf Augenhöhe über die sicherlich vorhandenen Probleme zu diskutieren. Denn nur im Dialog sind Probleme zu lösen.

Apropos Klima. Gibt es neuere Entwicklungen beim Thema Sprit für die Zukunft?
Es gibt Gespräche mit verschiedenen Partnern. Den Sprit, den wir jetzt fahren, können wir weiterfahren. Aber der Druck von außen wird größer, dass man mehr als 20 bis 30 Prozent CO_2 einsparen will. Deshalb schauen wir uns nach Alternativen um – auch bei unserem aktuellen Partner Shell. Aber man darf auch nichts überstürzen. Wir haben ja ein Technikzentrum in Landsberg. Es gibt zum Beispiel verschiedene Kraftstoffe, die eine stark erhöhte Feinstaubemission haben. Es bringt nichts, wenn ich CO_2-neutral bin, aber dafür Feinstaub in die Luft blase. Man sollte sich genügend Zeit nehmen. Da ist die Formel 1 schon fast vorbildlich, indem sie von vornherein gesagt hat, vor 2026 brauchen wir gar nicht reden.

Wie beschäftigt den ADAC in München der Nordschleifen-Langstreckensport?
Wir sind nicht Entscheidungsträger, aber in die Diskussionen involviert und haben uns auch mit der Nürburgring Holding getroffen. Die strukturellen Fakten sind ja erst einmal geschaffen, die sind unumkehrbar. Niemand im ADAC ist ein Freund von juristischen Auseinandersetzungen, aber hier wird ohne Not ein System zerschlagen, das über 30 Jahre lang sehr erfolgreich funktioniert hat. Es muss jetzt Sicherheit und Planbarkeit für die Teams geschaffen werden. Ich verstehe nicht, warum man das System NLS so durch die Hintertür anpackt, um es nach außen hin auf links zu drehen. Denn ich bin davon überzeugt, dass sich inhaltlich für 2024 gar nichts ändern wird – außer vielleicht die Beschreibung der Klassen. Man ändert eine Struktur, die nicht das Problem ist. Das Problem ist, dass sich seit Jahren die Anzahl der Teilnehmer sukzessive reduziert. Man müsste beispielsweise mit Herstellern sprechen, wie sie für kleine Teams wieder attraktive Autos produzieren. Das hat ja die neue Führung teilweise schon initiiert. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Mission Titelverteidigung: Sasse und Ortmann wollen im Prosport-Aston erneut Meister werden

ADAC GT4 Germany

ADAC MOTORSPORT

Offenes Titelrennen

Mit rund 30 Autos ist die ADAC TCR Germany auch in diesem Jahr stark aufgestellt. Am stärksten zeigten sich bislang die amtierenden Meister Mike David Ortmann und Hugo Sasse, die im Aston Martin von Prosport Racing die Tabelle anführen.

Von: **Michael Bräutigam**

Schon beim Auftakt in Oschersleben machten jene Piloten auf sich aufmerksam, die sich auch jetzt im spannenden Kampf um den Titel befinden. Die erste Pole des Jahres ging an Denis Bulatov im BCMC/Eastside-Mercedes. Er führte das Rennen bis zu den Fahrerwechseln an. Als Marcel Lenerz übernahm, spuckte die Zeitnahme jedoch eine zu kurze Zeit zwischen Boxeneingang und -ausgang aus. Es gab eine Penalty Lap und am Ende nur noch Platz 4. Der Sieg ging derweil an die Markenkollegen Simon Connor Primm und Jan-Philipp Springob (CV Performance Group).

Am Sonntag waren es dann die amtierenden Meister Sasse/Ortmann, die nach einem spannenden Rennen ihren ersten Saisonsieg feierten. Damit machte man den Ausfall vom ersten Lauf wieder wett, als Ortmann kurz nach dem Start wegen eines Kontakts verunfallte. Wie am Vortag belegten zwei BMW die weiteren Podestplätze, wobei das Walkenhorst-Duo Mex Jansen/Nico Hantke wie am Samstag P3 holte.

Regenlotterie in der Eifel

In Zandvoort sammelte das Prosport-Duo mit den Plätzen 4 und 5 weitere wichtige Punkte, die Siege machten aber andere unter sich aus. David Jahn und Jannes Fittje (Porsche/W&S Motorsport) konnten sich von der Pole aus den Sieg sichern, Fittje war in der Schlussphase jedoch stark unter Druck von Bulatov, der sich mit Lenerz P2 sicherte. Auf dem dritten Platz landeten Finn Zulauf

> „Als Team haben wir einen grandiosen Job gemacht. Platz 3 fühlt sich mehr oder weniger wie ein Sieg an. Jetzt freuen wir uns auf den Sachsenring."
>
> Hugo Sasse, Prosport Racing

und Daniel Gregor in einem weiteren W&S-Porsche.

Am Samstag noch knapp geschlagen, durften Bulatov und Lenerz am Zandvoort-Sonntag endlich den ersten Saisonsieg bejubeln. Hantke und Jansen fuhren auch im vierten Saisonrennen in die Top 5 und holten P2 vor den Samstagssiegern.

ADAC MOTORSPORT

Auch mit neuem Partner erster Verfolger: Denis Bulatov (BCMC/Eastside)

Zur dritten Saisonstation an den Nürburgring reisten Bulatov und Lenerz als Tabellenführer an, doch das Eifelwetter mischte einiges durcheinander. Kurz vor dem Start ins Samstagsrennen begann es zu regnen, im zwischenzeitlich sogar mit Rot unterbrochenen Rennen (nach Kollision im Hinterfeld) trocknete es zunächst etwas ab, dann kam der Regen wieder. So taktierten all jene richtig, die auf Regenreifen blieben. Der Sieg ging an Springob und Primm, im spannenden Aston-internen Duell um P2 setzten sich Sasse/Ortmann gegen Ben Dörr und Théo Nouet von Dörr Motorsport durch.

Für Bulatov und Lenerz, denen am Samstag der undankbare vierte Platz blieb, kam es am Sonntag sogar noch dicker. Im strömenden Regen kamen sie nicht über P12 hinaus, während Ortmann und Sasse sich mit ihrem zweiten Saisonsieg auch den „Halbzeit-Titel" einheimsten. Platz 2 ging an Zulauf/Gregor, Springob und Primm fuhren auf Platz 3.

Wechsel und Politik

In den nur zwei Wochen zwischen Nürburgring und Lausitzring änderten sich teilweise die Vorzeichen. Zum einen schied

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Lenerz aus dem Titelrennen aus. Er hatte schon im Frühjahr eine Zwerchfell-OP über sich ergehen lassen müssen, haderte jedoch weiter mit Schmerzen und musste erneut operiert werden. Neuer Bulatov-Partner ist mit Marc de Fulgencio jedoch ein alter und schneller Bekannter der Serie.

Zudem verabschiedete sich das Dörr-Team. Weil man keine Chance mehr auf den Titel sah, zog man das einzige Auto von Dörr/Nouet zurück. Und auch die Markenkollegen von Prosport machten eher negative Schlagzeilen, nachdem man sich öffentlich über die Balance of Performance für den Lausitzring beschwert hatte. Dort konnten Sasse/Ortmann zwar mit den Plätzen 4 und 3 erneut starke Ergebnisse einfahren und die Tabellenführung verteidigen, allerdings stach man gegen die Markenkollegen deutlich hervor.

Am Samstag gewannen Zulauf und Gregor nach spannendem Rennen vor Maxime Oosten/Michal Makes (Project 1/BMW) und Jansen/Hantke. Die am Nürburgring in Sachen BOP komplett unterlegenen BMW meldeten sich damit also zurück.

Am Sonntag gerieten Bulatov und Pole-Mann Zulauf im Kampf um die Spitze aneinander. Bulatov setzte einen Angriff und schoss Zulauf ab, der daraufhin mit komplett krummem Auto aufgeben musste. Für Bulatov und De Fulgencio gab es später eine 15-Sekunden-Strafe. Weil man aber mit über 21 Sekunden Vorsprung gewann, änderte sich an den Positionen nichts. P2 ging an Jahn/Fittje vor dem erwähnten Prosport-Duo, das knapp vor Bulatov die Tabelle anführt.

„Als Team haben wir einen grandiosen Job gemacht. Platz 3 fühlt sich mehr oder weniger wie ein Sieg an. Jetzt freuen wir uns auf den Sachsenring“, gab Tabellenführer Sasse zu Protokoll.

Zwei Rookies trumpfen auf

Beim Blick in die Sonderwertungen fallen zwei Rookies auf. In der Juniorwertung führt Primm die Tabelle aktuell mit 140 Punkten vor Zulauf/Gregor (121) und Jansen/Hantke (102) an.

Auch die Trophy-Wertung sieht einen Serienneuling an der Spitze: Der Russe Marat Khayrov hat bei Hofor Racing by Bonk Motorsport mit ihrem Edelfahrer Gabriele Piana zusammengespannt, was ihm eine klare Tabellenführung einbringt. Khayrov hat bisher 277,5 Zähler zu Buche stehen, die ersten Verfolger Christian Kosch/Tom Kieffer (Porsche/Allied Racing) derer 232.

Spannender sieht es da in der Teamwertung aus. Ganz dem „Team“-Gedanken entsprechend liegt hier die W&S-Mannschaft mit ihren zwei starken Autos vorn. Sie haben 137 Punkte geholt. Zehn Zähler weniger sind es bei Prosport (127), BCMC/Eastside bringt es auf 126 Punkte. ■

ADAC MOTORSPORT

Die Leader in der Juniorwertung: Primm (mit Springob) im CV-Mercedes

ADAC MOTORSPORT

Trophy-Führender: Marat Khayrov

STAND FAHRER NACH 8 VON 12 LÄUFEN

1.	Sasse/Ortmann	123 Punkte
2.	Bulatov	117
3.	Primm/Springob	103
4.	Jahn/Fittje	93
5.	Zulauf/Gregor	82
6.	Lenerz	82
7.	Hantke/Jansen	79
8.	Makes/Oosten	53
9.	Khayrov/Piana	51
10.	Trogen/Julie	50

GT4 European Series

Konstant schnell nach vorn

Den Titel in der ADAC GT4 Germany haben Gabriele Piana und Michael Schrey 2021 schon geholt. Dieses Jahr schickt sich das Bonk-BMW-Duo an, den Europa-Titel folgen zu lassen.

Von: **Michael Bräutigam**

Sechs Podestplätze in den ersten acht Rennen, darunter zwei Siege, sprechen eine deutliche Sprache: Wer in diesem Jahr Meister der wie schon gewohnt prall gefüllten GT4 European Series werden möchte, der muss an Piana und Schrey vorbei. Schon vom Auftakt-Event in Monza reiste das eingespielte Zweiergespann von Bonk Motorsport nach P3 und einem Sieg als Tabellenführer ab.

In Le Castellet und Spa gab es jeweils einen zweiten Platz, beim letzten Event vor der Sommerpause in Misano legte man mit einem Last-minute-Sieg sowie einem zweiten Platz ein nahezu perfektes Wochenende hin. Schrey/Piana bringen es nach acht von zwölf Rennen auf 129 Zähler. Der Vorsprung vor dem Heimspiel kommendes Wochenende in Hockenheim beträgt 25 Punkte vor dem weiteren BMW-Duo Berkay Besler/Tom Edgar.

Vom reinen Speed fährt dabei der Speedcar-Audi von Benjamin Lariche und Robert Consani voll auf Augenhöhe mit den Tabellenführern. Die Franzosen standen nur einmal weniger als die Führenden auf dem Podest, haben aber auch drei Nuller gesammelt. Sie liegen weitere zehn Punkte hinter dem Borusan-BMW.

Noch deutlichere Abstände als in der Topklasse („Silver Cup“) gibt es in den weiteren Kategorien. In der Pro-Am-Wertung konnten Grégory Guilvert und Christophe Hamon (Saintéloc-Audi) schon fünfmal gewinnen, in Spa reichte es sogar für ein Gesamt-Podest (Platz 3). Sie haben 157 Punkte gesammelt und 61 Zähler Vorsprung auf Antoine Leclerc in der Code-Racing-Alpine.

BMW

Tabellenführer: Piana/Schrey im BMW von Hofor Racing by Bonk Motorsport

Am-Meister praktisch fix

Auch das deutsche Duo Markus Lungstrass/Lorenz Stegmann im TSR-Aston konnte sich schon einen Klassensieg sichern, und mindestens der Vizetitel in der Pro-Am ist noch möglich.

In der reinen Amateur-Kategorie dürfte der Zug nach zwei Dritteln der Saison dagegen abgefahren sein: Alban Varutti im Porsche von AVR-Avvatar hat mit wechselnden Fahrpartnern sechs Siege und zwei zweite Klassenplätze eingefahren. Bei 82 Punkten Vorsprung ist der Rest wohl Formsache. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

IMSA-Meisterschaft: GT-Rennen Virginia International Raceway

Corvette erbt den Sieg

Auf dem Virginia International Raceway durfte die GT-Fraktion der IMSA-Serie am vergangenen Wochenende wieder alleine antreten. Das Rennen über eine Distanz von 2 Stunden und 40 Minuten wurde in der GTD-Pro-Klasse aufgrund eines Fehlers von Ben Barnicoat im Vasser-Sullivan-Lexus zugunsten von Corvette entschieden. In der GTD-Klasse feierte Paul Miller Racing mit BMW den fünften Sieg.

Von: **Bianca Leppert**

Man könnte es ziemlich großen Dusel nennen. Oder eine Mischung aus Performance, Taktik und ein bisschen Glück. Zunächst sah in der GTD-Pro-Klasse alles nach einem Sieg von Vasser Sullivan mit dem Lexus RC F von Barnicoat/Hawksworth aus. Doch der finale Boxenstopp brachte wie so oft die Entscheidung. Allerdings nicht wegen einer viel besseren Strategie, sondern weil Ben Barnicoat in der Box das Auto abwürgte. „Das Team hat großartige Arbeit geleistet, um uns ein siegfähiges Auto hinzustellen", sagte Barnicoat. „Leider habe ich beim Boxenstopp einen Fehler gemacht und das Auto abgewürgt. Dafür möchte ich mich beim Team entschuldigen."

Corvette-Pilot Jordan Taylor, der damit die Führung übernahm, musste anschließend nur eine knappe Stunde lang mit dem Sprit haushalten. „Ich habe die Runden gezählt, als noch etwa 25 zu fahren waren. Ich war sehr glücklich, als ich die karierte Flagge gesehen habe", sagte Taylor, der 2,068 Sekunden vor Barnicoat ins Ziel kam und so gemeinsam mit Antonio Garcia den zweiten Sieg der Saison für Corvette Racing einfuhr. Der hat dabei geholfen, die Lücke auf die Meisterschaftsführenden Barnicoat/Hawksworth auf 144 Punkte bei noch zwei verbleibenden Rennen zu verkürzen. Das GTD-Pro-Podium komplettierten Bachler/Pilet im Pfaff-Motorsports-Porsche, die nur Zwölfte in der Gesamtwertung wurden.

In der GTD-Klasse holten Madison Snow und Bryan Sellers im BMW M4 GT3 mit Paul Miller Racing den fünften Saisonsieg und stellten damit einen neuen Rekord auf. Überhaupt lief es für BMW bestens. Mit 12,187 Sekunden Rückstand landete der M4 von Turner Motorsport (#96, Robby Foley/Patrick Gallagher) auf dem zweiten Rang in der Klasse. Beinahe wäre es sogar ein komplettes BMW-Podium geworden, hätte nicht zwei Minuten vor Schluss der Winward-Racing-Mercedes von Philip Ellis und Russell Ward den zweiten Turner-BMW von Auberlen/Hull überholt.

Sellers, der sich am Renntag nicht komplett fit fühlte, war überwältigt. „Siege sind in dieser Serie so schwer zu bekommen, und deshalb machen wir das hier alle. Bisher hatten wir nie mehr als zwei in einer Saison, fünf zu holen ist also einfach verrückt", sagte er. In der Meisterschaft führen Sellers/Snow nun mit 375 Punkten Vorsprung vor dem Heart of Racing Team Aston Martin Vantage GT3 von Sørensen/De Angelis.

Während des Rennens kam es zu zwei unabhängigen heftigen Unfällen. Der Kellymoss-Porsche (#92) und der Forte-Racing-Lamborghini (#78) wurden schwer beschädigt, die Fahrer blieben jeweils unverletzt. ■

IMSA

Corvette Racing profitierte von einem Fehler beim Boxenstopp des Lexus

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

LAMBO-UNFALL BEIM TEST

Mirko Bortolotti verunfallte beim Test mit dem neuen Lamborghini-LMDh in Le Castellet. Dabei zog er sich wohl eine kleinere Verletzung am linken Bein zu, kann das nächste DTM-Rennen aber wohl fahren. Lamborghini lässt den nächsten geplanten Termin in Spa aus und setzt die Testfahrten in Italien fort, wenn der zweite Testträger Anfang September fertig ist. Auch Alpine testete in Le Castellet und spulte insgesamt 1000 Kilometer mit dem A424 und den Piloten Nicolas Lapierre, Matthieu Vaxivière und Charles Milesi ab.

VANDOORNE FÜR MÜLLER

Stoffel Vandoorne wird Nico Müller beim kommenden WEC-Lauf in Fuji im Peugeot 9X8 ersetzen. Der Schweizer hat sich das Schlüsselbein gebrochen.

NEUE REGELN FÜR BATHURST

Bei den 12h Bathurst wird es in Zukunft wie in Spa ein Full-Course-Yellow-Prozedere geben. Zu den weiteren Änderungen gehören eine Mindest-Boxenstoppzeit von 85 Sekunden für alle Tankvorgänge oder Fahrerwechsel, jedoch nicht für reine Reifenwechsel, sowie ein „Wave-by"-System.

INDY-500-SIEGER IM 963

Josef Newgarden gibt beim IMSA-Saisonfinale auf der Traditionsstrecke Road Atlanta sein GTP-Debüt. Der IndyCar-Pilot unterstützt beim Petit Le Mans (14.10.) seine Penske-Kollegen Matt Campbell und Felipe Nasr in der Nummer 7. Im Schwesterauto (Nummer 6) stößt Laurens Vanthoor zu Nick Tandy und Mathieu Jaminet. Der amtierende Indy-500-Sieger Newgarden sammelte bereits Erfahrung in LMP2-Autos und testete einen Porsche 963 im Juni.

PORSCHE

ILN FORDERT KONTINUITÄT

Die Interessengemeinschaft Langstrecke Nürburgring sorgt sich aufgrund der Streitigkeiten weiterhin um die Zukunft des Langstreckensports auf der Nürburgring-Nordschleife. Deshalb hat man erneut öffentlich gefordert, die nächste Saison mit der amtierenden Organisation zu planen. „Auch sechs Wochen nach unserem letzten Appell vermissen wir weiterhin konkrete Pläne, wie eine mögliche NES aussehen könnte", sagte ILN-Vorsitzender Martin Rosorius. „Der Langstreckensport auf dem Nürburgring ist in Gefahr, denn die Verunsicherung der Teams und Teilnehmer, aber auch der Sponsoren und Industriepartner bis hin zu den Sportwarten der Streckensicherung nimmt immer ernst zu nehmendere Formen an. Wir befürchten eine Abwanderungswelle, die dem Rennsport auf der Nordschleife die Erfolgsgrundlage entziehen kann."

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

auto motor und sport

MOBILITÄT DER ZUKUNFT KONGRESS 2023

Stefano Domenicali
Formula 1®
CEO

Dr. Jörg Rheinländer
Vorstandsmitglied
der HUK-COBURG
Versicherungsgruppe

19.09.2023

DER WEG IN DIE ZUKUNFT:

SICHER | DIGITAL | NACHHALTIG

Augustin Friedel
Senior Manager bei MHP –
A Porsche Company

Dr. Filip Thon
CEO der E.ON Energie
Deutschland GmbH

Karin Rådström
Mitglied des Vorstands der
Daimler Truck Holding AG,
CEO Mercedes-Benz Trucks

Dr. Michael Steiner
Mitglied des Vorstandes
Forschung und Entwicklung
Porsche AG

Dr. Irene Feige
Leiterin Klimastrategie
und Kreislaufwirtschaft,
BMW Group Konzernstrategie

Volker Grüntges
Seniorpartner bei
McKinsey

All keynotes available in English!

Wie machen wir uns fit für die Zukunft?

Gemeinsam mit den Größen der Automobil- und Zuliefererindustrie betrachten wir kritisch die aktuellen Entwicklungen der Transformation, liefern spannende Insights der Branche und diskutieren,

- welche Rahmenbedingungen wir für eine CO_2-neutrale Mobilität benötigen,
- wie Energiekrisen verhindert werden können,
- welche Gebiete die künstliche Intelligenz beeinflussen kann,
- welche Rolle Europa beim globalen Transformationsprozess spielen wird.

Werden Sie Teil der Transformation unter
www.ams-kongress.de

JETZT KOSTENLOS ANMELDEN

Unsere Gold-Sponsoren: HUK-COBURG Aus Tradition günstig; MHP A PORSCHE COMPANY

Unsere Silber-Sponsoren: Apex.AI; AVL; e.on; MICHELIN; TotalEnergies

Unser Bronze-Sponsor: SAP

Unser Content-Partner: McKinsey & Company

Unsere Partner: Audi; BYD; FIAT; GENESIS; HYUNDAI; KIA; KRAVAG; NIO; OPEL; Peugeot; PIRELLI; pulsatrix; RHV; SKODA; Toyota; VREDESTEIN TYRES; WEY

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

KRAMP

Vorbild für die Rallye-Leitung in Passau: Die Schaltzentrale der IT-Experten in Estland

Die Mammut-Aufgabe

Zur Vorbereitung des erstmals in der Geschichte des Automobilsports in drei Ländern ausgetragenen WM-Laufes bleibt nur noch wenig Zeit. In gut 50 Tagen reisen die Teams zur Rallye Zentraleuropa ins bayerische Passau.

Von: **Reiner Kuhn**

Ortstermin am vergangenen Freitag beim Polizeipräsidium Niederbayern. „Je genauer die Abstimmung im Vorfeld, desto besser läuft nachher die Zusammenarbeit“, weiß Andreas Bachmeier, Leiter Automobilsport beim ADAC, der mit seinem Kollegen Timo Lewerenz aus der Zentrale in München sowie Rallye-Leiter Andreas Dinzinger und dem Leiter der Streckensicherung, Andreas Spannbauer, zur Gesprächsrunde bat. Die Aufgabe, eine Rallye zu organisieren, ist komplex. Vertreten waren auch die Polizei-Inspektionen aus den Landkreisen Passau, Freyung, Hauzenberg und Waldkirchen, samt spezieller Drohnen-Staffel zur Verkehrsbeobachtung. Sicherheit steht schließlich an oberster Stelle.

Angepasster Routenplan

Neben den Teilnehmern gilt das Augenmerk den Heerscharen von Zuschauern und Fans, die zu dem erstmals vom 25. bis 29. Oktober ausgetragenen WM-Lauf erwartet werden. Die Viertagesfahrt mit Dreh- und Angelpunkt im bayerischen Passau führt vom Start in Prag über 1636,08 Gesamtkilometer und 18 Wertungsprüfungen auf insgesamt 312,80 WP-Kilometern über acht WPs in Tschechien (inklusive zwei Zuschauerprüfungen), sechs WPs in Österreich und inklusive Shakedown und Powerstage vier Prüfungen in Deutschland.

Nachhaltigkeit im Fokus: Die regionalen Caterer an den WPs setzen auf Recycling- und Pfandgeschirr.

Im vergangenen Herbst inspizierte die FIA-Sicherheitschefin Michele Mouton die im Dreiländereck beheimatete 3-Städte-Rallye und das darauf basierende Streckenkonzept. Es folgte der Austausch mit Anwohnern, Vereinen und lokalen Dienstleistern. Mittlerweile liegt auch die behördliche Genehmigung durch die jeweiligen Länder, Regionalbezirke, Städte und Gemeinden vor. Allerdings mussten die Organisatoren rund um Rallye-Leiter Dinzinger und seinen tschechischen Stellvertreter Jiri Nejdl die zweite, mit 8,92 Kilometern alles andere als kurze Zuschauer-Prüfung bei Klattau auf den Donnerstagabend vorziehen, um einen für die Teams ultra-langen Freitag zu verhindern.

Nicht nur im Planungsbüro ist die heiße Phase angelaufen. Vor wenigen Wochen wurde mit mehreren Lkws über 100 Tonnen Material aus dem Lager bei Reichenbach im Hunsrück ins niederbayerische Wegscheid transportiert: Unzählige Stahlstangen, verschiedenste Hinweisschilder, kilometerlange Kunststoffzäune und Absperrbänder, Zelte und Klapptische sowie Stühle der ehemaligen Rallye Deutschland. Daneben läuft die Planung für den Personaleinsatz, denn es sind weit über 2000 Personen von

ADAC/DÖRRENBÄCHER

Schon beim Streckenaufbau gilt „Safety First“

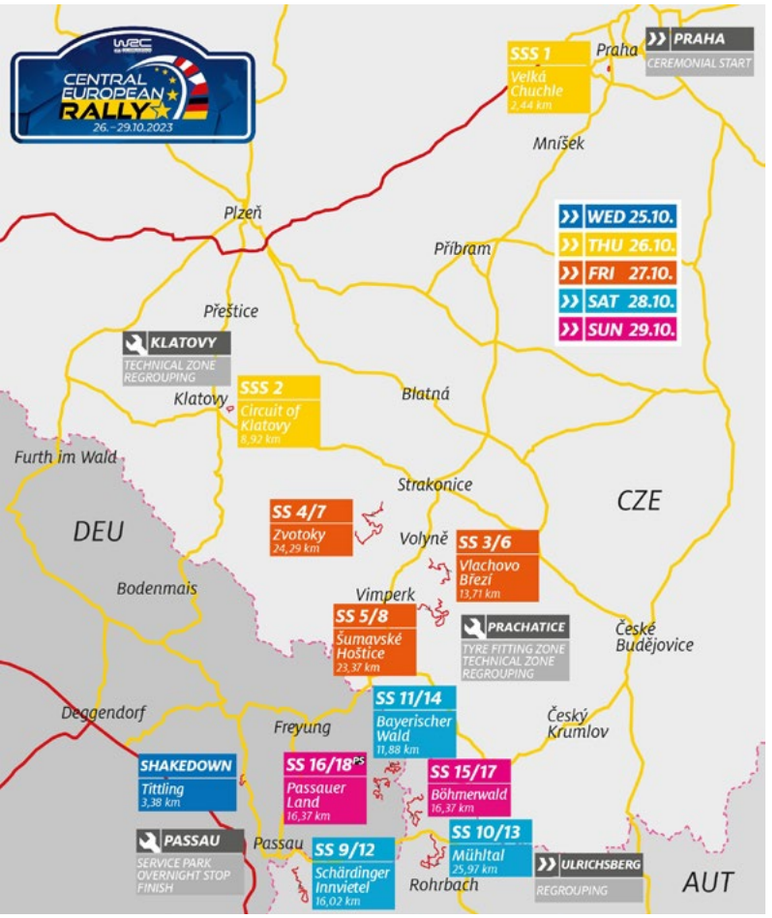
ADAC/DÖRRENBÄCHER

Jede WP ist mit mehreren Funkposten ausgestattet

ADAC/DÖRRENBÄCHER

Die Zeitnahme arbeit mit einem eigenen Backup

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



Parkplatz-Einweisern über Ordner im Servicepark bis zu Streckenposten im Einsatz.

Wenige Tage vor der Rallye werden die WPs unter der Führung der WP-Leiter nach genauen Planungsvorgaben aufgebaut. Abgeschlossen ist auch die Konzeption für die Rallye-Leitung, dem Herzstück des WM-Laufes.

Herzstück Rallye-Leitung

Nach Schweden und Portugal hat sich eine deutsch-tschechische Abordnung bei der in Sachen Digitalisierung führenden Rallye Estland umgesehen. Auch in Passau werden in der Schaltzentrale, umgeben von zahlreichen Monitoren, über 20 Personen alles dransetzen, um für einen reibungslosen Ablauf zu sorgen. Damit Rallye-Leiter Dinzinger, Streckensicherungs-Leiter Spannbauer sowie deren Stellvertreter, aber auch FIA-Sportdirektor Timo Rautianen, dem stellvertretenden FIA-Sicherheitsbeauftragten Nicolas Klinger sowie dem medizinischen Leiter Dr. Hartmut Beckert nichts entgeht, halten während jeder Prüfung zwei Mitarbeiter Kontakt, einer mit Funk, einer per Mobiltelefon. So kann im Bedarfsfall nicht nur der WP-Leiter, sondern über die jeweiligen Funkposten oder direkt per Mobiltelefon auch jeder einzelne Streckenposten in kürzester Zeit kontaktiert werden.

Die integrierten Notruf-Leitstellen aus den drei Ländern halten für Notfälle direkte Kontakte zu den Rettungsdiensten, Feuerwehren und Krankenhäusern. Eingebunden sind die jeweiligen Koordinatoren der örtlichen Polizei sowie zwei Mitarbeiter für die Zuschauerlenkung, die ebenfalls einen Platz in der zentralen Rallye-Leitung haben werden. ■

ADAC/DÖRRENBÄCHER

Der Shakedown steigt schon am Mittwoch

„Besondere Rallye, besondere Pisten“

Schon als Jugendlicher engagierte sich Andreas Dinzinger im heimischen MC Labertal. Erst als Streckenposten, später als WP-Leiter oder Leiter der Streckensicherung. Seit 2018 ist er Leiter der 3-Städte-Rallye. Bei der Rallye Zentraleuropa trägt der 44-Jährige nun erstmals bei einem WM-Lauf die sportliche Verantwortung.

Von: **Reiner Kuhn**

Wie groß ist Ihre Vorfreude auf den WM-Lauf?
Leider bleibt kaum Zeit, darüber nachzudenken. Aktuell ist einfach zu viel zu tun. Für uns gilt es, Punkt für Punkt abzuarbeiten.

Worin liegt die größte Herausforderung?
Da gibt es mehrere Ebenen. Der Schritt von der DRM zur Rallye-EM ist groß und zu einem WM-Lauf schlicht gewaltig, auch mit Blick auf die Vorgaben der FIA und des WM-Promoters. Als größte Herausforderung empfinde ich aber die Kommunikation und unterschiedlichen Herangehensweisen der drei verschiedenen Landesverbände.

Haben Sie in Ihrem Terminkalender noch weiße Stellen?
Aktuell bin ich täglich mit Planungen, Absprachen und Meetings beschäftigt. Da ich die Aufgabe ehrenamtlich mache, versuche ich zwar, die meisten Themen abends oder am Wochenende zu bearbeiten, muss aber ab und an einen halben oder ganzen Tag Urlaub nehmen. In diesem Jahr werden nicht mehr viele übrig bleiben. Noch spielt die Familie aber mit.

Wie sehr unterscheidet sich die WM-Rallye vom ersten Streckenkonzept?
Gar nicht so viel. Michele Mouton hat zwei Streckenabschnitte abgelehnt, weil sie für einen WM-Lauf nicht anspruchsvoll genug seien. Und wegen der TV-Übertragung haben wir hintenraus zwei Prüfungen getauscht. Am Ende haben wir noch die Zuschauerprüfung bei Klattau bei Donnerstagabend vorgezogen.

KRAMP

„Für Notfälle ist ein Nachtflug-tauglicher Rettungshelikopter reserviert.“

Auf was dürfen sich die Teams und Fans freuen?
Auf eine besondere Rallye mit ganz unterschiedlichen Asphaltpisten in den einzelnen Regionen, angefangen von den Belägen, Straßenbreiten oder Streckenlayouts, erst recht, wenn es nass werden sollte. Bei der Rallye Zentraleuropa ist der Name Programm.

Wie sind Sie für den Fall eines Falles aufgestellt?
Bestmöglich, würde ich sagen. So haben wir als Assistenten und als Bindeglied zur FIA Uwe Schmidt ins Team geholt. Als langjähriger FIA-Steward kennt er die Abläufe und handelnden Personen aus dem Effeff und stand uns schon bei der 3-Städte-Rallye bei. Für Notfälle haben wir alle erdenklichen Vorkehrungen getroffen, bis hin zur Reservierung eines Nachtflug-tauglichen Rettungshelikopters. Wie eingangs gesagt, haben wir eine lange To-do-Liste und arbeiten diese Punkt für Punkt ab. ■

Andreas Dinzinger

Geburtstag: 28.07.1979
Geburtsort: Mallersdorf (D)
Herkunftsland: Deutschland

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Rallye-WM

Spiel mit dem Feuer?

Staubtrockene Verhältnisse ist Griechenland gewohnt, Waldbrände leider auch

ROESELER

Aufgrund von neuen Waldbränden in Griechenland mussten Hyundai und Toyota in der vergangenen Woche ihre Tests nahe Loutraki abbrechen. Die gute Nachricht: Nächste Woche soll es regnen.

Von: **Reiner Kuhn**

Meist gehen die Werksteams sich aus dem Weg, gerade bei den raren Vorbereitungstests vor einem WM-Lauf. Doch vergangene Woche saßen die Testteams von Hyundai und Toyota im selben Hotel zusammen. Zwar hatten die WM-Kontrahenten verschiedene Teststrecken im Hochland nahe der Küstenstadt Loutraki gebucht, aufgrund erneut aufflammender Waldbrände wurden aber die Strecken gesperrt und Testfahrten durch die örtlichen Behörden bis auf Weiteres untersagt. Die Testteams mussten ihren Standort verlassen und im Einklang mit den örtlichen Richtlinien und Sicherheitsprotokollen in eine andere Region ausweichen.

Das Hyundai-Testteam nahm nach zwei Tagen Verzögerung seine Arbeit am Donnerstag wieder auf. Bei Toyota dauerte es länger. Nachdem zu Wochenbeginn nur Weltmeister Kalle Rovanperä hinterm Steuer saß, konnten am Samstag Sébastien Ogier und am Sonntag Elfyn Evans testen. Anders Takamoto Katsuta: Sein Testtag in Griechenland wurde gestrichen, und der Japaner musste sich mit den deutlich feineren Schotterstrecken im heimischen Testrevier in Finnland begnügen. Er wird nicht drum herumkommen, das Setup seiner Werkskollegen zu übernehmen. Das M-Sport-Team hat seine lokalen Testtage im Vorfeld der Rallye Griechenland weiter nördlich im Land und von vornherein erst für das kommende Wochenende geplant.

Obwohl bei den ersten größeren Feuersbrünsten im Juli mehrere Brandherde rund das Rallyezentrum in Lamia wüteten, sieht Organisationsleiter Pavlos Athanassoulas den WM-Lauf in der kommenden Woche nicht gefährdet. Für die Präfekturen der Region Peloponnes und Mittelgriechenland, in denen die WM-Strecken liegen, sind Regenschauer vorausgesagt. ■

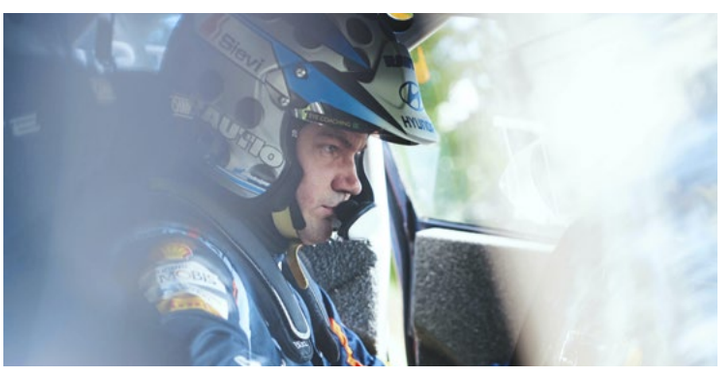
Rallye-WM

Nachschlag für Suninen

Bei der Rallye Chile übernimmt wieder Teemu Suninen statt Dani Sordo den dritten Werks-Hyundai – aus gutem Grund.

Hyundai-Teamchef Cyril Abiteboul macht mit seiner Ansage Ernst, mehr Fachkräfte für die oberste WM-Liga auszubilden: Nach zwei guten Auftritten in Estland und Finnland wird der 29-jährige Teemu Suninen in Chile im dritten Hyundai-Werkswagen sitzen und nicht der für den kommenden WM-Lauf in Griechenland nominierte Routinier Dani Sordo. Zum einen ist Suninen im Gegensatz zu seinem spanischen Teilzeit-Teamkollegen schon 2019 in Chile gestartet und wurde im M-Sport-Ford-Fiesta-WRC Fünfter. Zum anderen soll er ab der kommenden Saison mehr WM-Läufe bestreiten und vorab die optimale Nutzung des Hybrid-Boosts im Rally1-Boliden erlernen.

Auch M-Sport schickt frische Kräfte nach Chile. So sollen Grégoire Munster und Lokalheld Alberto Heller ihr Debüt im Rally1-Puma geben. ■ RK



HYUNDAI

Hoffnung auf mehr Einsatzzeit erfüllt: Teemu Suninen

Rally-Raid-WM

Al-Attiyahs Kehrtwende

Erst verkündete Nasser Al-Attiyah die Trennung, nun bleibt der WM-Leader doch bei Toyota – zumindest bis zum Saisonende.

Ende Juli verkündete Nasser Al-Attiyah bei der Baja Spanien, dass dies sein letzter Start für das Toyota-Werksteam von Glyn Hall gewesen sei. Schnell machte die Runde, der fünfmalige Dakar-Sieger wolle mit David Richards zusammenspannen, um später neben Sébastien Loeb einen Werks-Dacia zu steuern.

Doch womöglich hat sich der Katarer verpokert. Denn bei der am Wochenende gestarteten Rallye Desafio Ruta in Argentinien sitzt Al-Attiyah wieder am Steuer eines Werks-Toyota-Hilux-DKR und kämpft mit seinem Markenkollegen Yazeed Al-Rajhi um die WM-Führung.

Dem nicht genug, will Al-Attiyah auch beim WM-Finale im Oktober in Marokko in einem Toyota starten. Auch deshalb wird gerüchtelt, dass Noch-Audi-Werkspilot Stéphane Peterhansel nach der kommenden Rallye Dakar zu Dacia wechselt. ■ RK

W2RC

Bleibt Dakar-Sieger Al-Attiyah Arbeitgeber Toyota notgedrungen treu?

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Alleskönner

50 Ausgaben **MOTORSPORT *aktuell***
frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!

FÜR SIE ZUR WAHL

€ 30 TankBON-Gutschein
Ohne Zuzahlung

1 3 4 0

Brüder MANNESMANN Ecoline Werkzeugset

41-teiliges Werkzeugset in nachhaltigem Bambuskoffer

- Umschaltknarre, Schraubgriff
- Verlängerung, Bitadapter
- 10 Steckschlüsseleinsätze
- 20 Bits, verchromt
- 7 Innensechskantschlüssel

Zuzahlung: 1,– €

1 7 6 4

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • **Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus** • **Tolles Extra dazu**

motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch 0781 639 6651

Bestell-Nr. MSA1PRE (selbst lesen), MSA1PRG (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT *aktuell* für zzt. 145,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,90 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Auslandspreise auf Anfage.

Angebot der Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. **Datenschutzinfo:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht. Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Hyundai-Erfolge: Azcona gewann am Samstag, und Michelisz übernahm die Tabellenführung

HYUNDAI

Kontroversen

Die letztjährigen Meister und Vizemeister der WTCR, Mikel Azcona (Hyundai) und Néstor Girolami (Honda), waren bisher noch ohne Sieg. In Argentinien konnten sie endlich triumphieren. Dabei endete das Wochenende kontrovers und mit neuem Leader.

Von: **Michael Bräutigam**

Am Samstagmittag deutete noch vieles darauf hin, dass Yann Ehrlacher (Lynk & Co) seinen 20 Punkte betragenden Vorsprung in der Tabelle nach dem zweiten Südamerika-Event weiter würde ausbauen können. Das tat er nämlich zunächst mit der Pole-Position auch um weitere fünf Zähler.

Doch das Wetter, das schon das Qualifying mit anhaltendem Nieselregen und zunehmend feuchten Bedingungen zur Rutschpartie machte, war auch wenige Stunden später fürs erste Rennen ein Faktor. Auf überwiegend trockener Strecke, die aber noch mit einigen nassen Stellen und Pfützen versehen war, entschied sich das Spitzenfeld für eine Mischbereifung aus Slicks vorn und Regenreifen hinten.

Huff verspielt das Rennen

Ehrlachers erster Dämpfer kam gleich nach dem Start. Die ungeraden Startplätze waren noch feucht, die geraden dagegen praktisch trocken. So konnte sich Hyundai-Speerspitze Norbert Michelisz gleich nach dem Losfahren an die Spitze setzen. Kurze Zeit später lag dann Rob Huff (Audi) vorn und führte das Feld lange Zeit an. Michelisz lag nach einer Safety-Car-Phase (wegen eines gestrandeten Autos) teilweise auf P5, Ehrlacher auf P2, und so lief doch wieder alles für den Franzosen. Als das Rennen aber endlich Fahrt aufnahm, kämpfte der zweifache WTCR-Champion mit mangelndem Grip. Gegner um Gegner zog vorbei. Noch zwei weitere Male kam das Safety Car auf die Strecke, weil erst Girolami und dann Frédéric Vervisch (Audi) mit technischem Defekt ausrollten.

> „Das ist Racing. Manchmal liebt man es, manchmal hasst man es. Aber wir werden stärker zurückkommen."
>
> Yann Ehrlacher, Lynk & Co

Beim finalen Restart für eine Runde lag der rutschende Ehrlacher nurmehr auf P6, und dabei blieb es dann auch. Vorne dagegen tat sich sehr wohl noch etwas. Der noch immer führende Huff erwischte beim Verteidigen gegen das Hyundai-Duo Azcona/Michelisz eine Pfütze und rutschte in einer Kurve zu weit raus. So blieb ihm nur der dritte Platz, während das BRC-Team den dritten Doppelsieg des Jahres holte.

Für den sozusagen „Titelverteidiger" Azcona war es gar der erste Sieg auf der World Tour. In der Tabelle rückten Michelisz auf 16 und Azcona auf 23 Punkte an den Noch-Tabellenführer heran.

Tags darauf spielte das Wetter mit und bescherte den Akteuren sonnige, trockene Verhältnisse. An Action sollte es trotzdem nicht mangeln. Im Gegenteil wurde es sogar richtiggehend kontrovers.

Erster Sieg für neuen Civic

Zunächst aber Ehre, wem Ehre gebührt: Néstor Girolami münzte seine Reversed-Pole in einen lupenreinen Start-Ziel-Sieg um. Er war im Qualifying einer von denjenigen, die ein ganz langes Gesicht gemacht hatten. Platz 11 in der Regenlotterie besiegelte eigentlich genau diesen Startplatz für die beiden Rennen.

Doch am Cupra von Raphael Reis, der Girolami P10 und die Reversed-Pole knapp weggeschnappt hatte, wurde später zu wenig Bodenfreiheit festgestellt. Girolami verwandelte den Elfmeter und holte sich und dem neuen Honda Civic den ersten Sieg auf der World Tour. „Ein tolles Gefühl vor all den Freunden, der Familie und den Fans", sagte der Argentinier nach dem Triumph beim Heimspiel. Ganz nebenbei hält er sich mit 50 Punkten Rückstand zur Tabellenführung auch noch im erweiterten Kampf um den Titel. Offen ist jedoch, ob

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

und von wem sein Auto bei den Events in Australien und Macau überhaupt eingesetzt wird.

Ehrlacher: Zu viel gewollt?

Die Kontroversen in Lauf zwei betrafen drei Fahrer. Einmal Pedro Cardoso (Hyundai). Der Brasilianer war nach P9 im Quali von P2 ins Rennen gestartet und hielt sich lange im Vorderfeld. Dann wurde er von Frédéric Vervisch (Audi) getroffen und fiel zurück. „Den Sieg hatten wir eigentlich sicher, aber dann kam so ein Genie aus einer anderen Meisterschaft und hat uns die Party zerstört", lamentierte Cardoso, der trotzdem zunächst noch P2 der Südamerika-Wertung holte. Die ganze Aufregung war aber umsonst, denn auch sein Auto hatte zu wenig Bodenfreiheit, und so wurde er noch disqualifiziert.

Kontroverse zwei betraf Unfallgegner Vervisch. Der legte sich nicht nur mit Cardoso, sondern auch mit Thed Björk (Lynk & Co) an, weshalb es nachträglich eine Zeitstrafe von sieben Sekunden gab. Was daran kontrovers ist? Die Bestrafung, die ihn eigentlich hinter Björk befördern sollte, tat genau das nicht. Vervisch behielt P5 ganz knapp.

Am kontroversesten wurde es im Kampf um Platz 4. Ehrlacher hatte im zweiten Lauf von Startplatz 10 aus den besten Speed und setzte Michelisz ordentlich zu. Als er in der letzten Runden den womöglich entscheidenden Angriff setzte, kreuzte er die Linie von Michelisz und drehte sich um dessen Vorderwagen herum in die Mauer. Statt sicheren Punkten für P5 gab es einen Nuller – und plötzlich liegt Michelisz wieder an der Tabellenspitze. „Das ist Racing. Manchmal liebt man es, manchmal hasst man es. Aber wir werden stärker zurückkommen, unser Paket ist gut", schaute der Elsässer trotz der Enttäuschung nach vorne.

In der TCR Südamerika gab es eine wahre Toyota-Party. Am Samstag feierte das Paladini-Team einen Doppelsieg und gesamtrang 5. Am Sonntag holte Bernardo Llaver nach P3 im ersten Rennen seinen ersten Saisonsieg. Tabellenführer bleibt Ignacio Montenegro (Honda). ■

TCR SOUTH AMERICA/MAXIMILIANO SANABRIA

Néstor Girolami bescherte sich und dem neuen Honda den ersten Saisonsieg

GEELY GROUP MOTORSPORT

Viel Arbeit für die Mechaniker: Ehrlachers Auto nach dem Crash am Sonntag

NACHRICHTEN

BESUCH BEI DEN URRUTIAS

Zwischen den Events in Uruguay und Argentinien besuchte das Cyan-Team die Familie von El-Pinar-Sieger Santiago Urrutia auf deren Farm. Diese liegt rund 200 km westlich von der Rennstrecke, hier wuchs „Santi" auf – und hier half er während der frühen Rennkarriere so viel wie möglich mit. Mittlerweile ist er Vollprofi, hat seine Wurzeln aber nicht vergessen.

SUZUKI IN BRASILIEN

Das Feld der TCR Südamerika schrumpfte für die Rennen in Villa Mercedes etwas zusammen. Einige Fahrer fehlten ohne genauere Angaben von Gründen. Andere hatten dagegen sehr gute Anlässe. Rafael Suzuki fuhr beispielsweise in der brasilianischen Stockcar-Meisterschaft, in der Rubens Barrichello amtierender Meister ist. In Goiana holte er sich unter den Augen von Jean Todt, der als Gast von Felipe Massa vor Ort war, die Plätze 5 und 2. Die Siege gingen an Cesar Ramos und Atila Abreu. Aktueller Tabellenführer ist der Ferrari-GT-Werksfahrer Daniel Serra.

WERKZEUG FÜR DIE POLE

In Südamerika ist man Freund von Handfestem. Statt Uhren, Surfbrettern oder irgendwelchem anderen Schnickschnack spendierte einer der Serien-sponsoren einen Werkzeugkasten. In Uruguay ging dieser in den Besitz von Urrutia über, in Argentinien nahm Yann Ehrlacher die Prämie entgegen.

VILLA MERCEDES (RA), 1. RENNEN

11. von 20 Läufen, 12 Runden à 4,350 km (25 gestartet, 19 gewertet)

1.	Mikel Azcona (E), BRC Squadra Corse	Hyundai	29.27,958 min
2.	Norbert Michelisz (H), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 1,131 s
3.	Rob Huff (GB), Team Comtoyou	Audi	+ 1,638 s
4.	Qinghua Ma (RC), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 2,128 s
5.	Fabian Yannantuoni (RA)*, Paladini Racing	Toyota	+ 3,102 s
6.	Yann Ehrlacher (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 3,904 s
7.	Juan Angel Rosso (RA)*, Paladini Racing	Toyota	+ 4,725 s
8.	Bernardo Llaver (RA)*, Toyota Team Argentina	Toyota	+ 6,170 s
9.	Ignacio Montenegro (RA)*, Squadra Martino	Honda FK7	+ 6,888 s
10.	Pedro Cardoso (BR)*, Scuderia Chiarelli	Hyundai	+ 7,395 s

Schnellste Runde: 1.51,284 min (Azcona) * = TCR Südamerika

VILLA MERCEDES (RA), 2. RENNEN

12. von 20 Läufen, 17 Runden à 4,350 km (24 gestartet, 16 gewertet)

1.	Néstor Girolami (RA), Squadra Martino Racing	Honda FL5	33.29,098 min
2.	Qinghua Ma (RC), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 0,758 s
3.	Rob Huff (GB), Team Comtoyou	Audi	+ 5,290 s
4.	Norbert Michelisz (H), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 7,866 s
5.	Frédéric Vervisch (B), Team Comtoyou	Audi	+ 23,276 s
6.	Thed Björk (S), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 23,575 s
7.	Bernardo Llaver (RA)*, Toyota Team Argentina	Toyota	+ 24,746 s
8.	Raphael Reis (BR)*, W2 ProGP	Cupra	+ 32,097 s
9.	Galid Osman (BR)*, W2 ProGP	Cupra	+ 34,265 s
10.	Esteban Guerrieri (RA)*, Bratton Tito Bessone	Toyota	+ 39,833 s

Schnellste Runde: 1.47,331 min (Ehrlacher) * = TCR Südamerika

STAND FAHRER

1.	Michelisz (Hyundai)	270 Punkte
2.	Ehrlacher (Lynk & Co)	266
3.	Huff (Audi)	247
4.	Azcona (Hyundai)	243
5.	Girolami (Honda)	220
6.	Björk (Lynk & Co)	206
7.	Vervisch (Audi)	197
8.	Urrutia (Lynk & Co)	182
9.	Ma (Lynk & Co)	181
10.	Coronel (Audi)	76

STAND TEAMS

1.	Cyan Racing	642 Punkte
2.	BRC Squadra Corse	523
3.	Team Comtoyou	471
4.	ALM Motorsport	182
5.	Comtoyou Racing	148
6.	Comtoyou	91
7.	Squadra Martino Racing	72
8.	Paladini Racing	48
9.	Aggressive Team Italia	47
10.	Squadra Martino	46

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Meister der Regular Season: Martin Truex Jr. (r.) mit seinem Teamchef „Coach" Joe Gibbs

MOTORSPORT IMAGES

Patt vor Playoffs

Die Regular Season endete mit einem von Chris Buescher (Ford) angeführten RFK-Doppelsieg und dem „Titel" für Martin Truex Jr. Den letzten Playoff-Platz holte sich Bubba Wallace (Toyota).

Von: **Michael Bräutigam**

Daytona ist immer eine Lotterie. Windschattenschlachten, Taktikspielchen und Massencrashes sind typische Elemente des Superspeedway-Racings. Auch diesmal enttäuschte die Action nicht. Dass hier das Finale der Regular Season ausgetragen wurde, machte die Sache umso spannender. Vor allem die Frage, wer den letzten Playoff-Platz einheimsen würde, war noch offen. Letztlich durfte Wallace sich nach P12 über den Playoff-Einzug freuen. Er ist damit auch der erste Afroamerikaner, der in der höchsten NASCAR-Liga den Cut schafft.

Während der 23XI-Pilot es über die Punkte schaffte, brauchten andere zwingend einen Sieg. Dazu zählten auch die Hendrick-Piloten Chase Elliott und Alex Bowman. Beide hatten Siegchancen, doch es reichte nicht ganz. Elliott verpasste wegen einer Verletzung und einer Sperre insgesamt sieben Rennen, sonst hätte er es wohl geschafft.

Preece mit Horror-Crash

Überschattet wurde das Finale von gleich zwei heftigen Unfällen. Erst rappelte es kurz vor Ende der zweiten Stage heftig, als es eine der schon erwarteten Massenkollisionen gab. Weitaus mehr Aufsehen erregte kurz vor Schluss jedoch der Crash von Ryan Preece. Der Ford-Pilot von Stewart-Haas Racing bog nach einem Kontakt fünf Runden vor Schluss ins Infield ab und überschlug sich bei Highspeed rund ein Dutzend Mal. Nach der Bergung aus dem Wrack wurde er erst ins Medical Center und dann in ein Krankenhaus gebracht, wo er über Nacht blieb. Nach dem Unfall am Samstagabend wurde er am Sonntag schon wieder entlassen. „Als Rennfahrer sollte man schon was aushalten können", postete er auf Social Media.

Zum sportlichen Geschehen: Truex gewann die erste Stage und sicherte sich noch mal einen Playoff-Punkt. Damit liegt er zum Playoff-Start tatsächlich sogar gleichauf mit Tabellenführer William Byron (Chevrolet). Den größten Jubel gab es bei Truex ohnehin, weil er sich den Titel in der „Regular Season" sicherte.

Der letzte Lauf vor der K.o.-Runde war letztlich fest in der Hand von RFK Racing. Chris Buescher holte sich seinen dritten Saisonsieg und verbessert sich damit auf P4 der Playoff-Tabelle. Teamkollege und -chef Brad Keselowski, der die zweite Stage gewann, startet – noch sieglos – auf P9 in die Playoffs. Los geht die Titeljagd am Sonntag auf dem Traditionskurs von Darlington. ■

NASCAR CUP SERIES

Daytona/Florida (USA)
26. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Chris Buescher (USA)	Ford
2.	Brad Keselowski (USA)	Ford
3.	Aric Almirola (USA)	Ford
4.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
5.	Joey Logano (USA)	Ford
6.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet
7.	Kyle Busch (USA)	Chevrolet
8.	William Byron (USA)	Chevrolet
9.	Kevin Harvick (USA)	Ford
10.	Corey LaJoie (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung
vor dem Playoff-Start

1.	Byron (Chevrolet)	2036 Punkte
2.	Truex Jr. (Toyota)	2036
3.	Hamlin (Toyota)	2025
4.	Buescher (Ford)	2021
5.	Busch (Chevrolet)	2019
6.	Larson (Chevrolet)	2017
7.	Bell (Toyota)	2014
8.	Chastain (Chevrolet)	2011
9.	Keselowski (Ford)	2010
10.	Reddick (Toyota)	2009

NASCAR-NEWS

XFINITY SERIES: ALLGAIER IM FOTOFINISH VORN

Um eine Nasenlänge entschied sich das Rennen der zweiten Liga in Daytona. Justin Allgaier (Chevrolet) bezwang dabei Sheldon Creed (Ford) im viertknappsten Finish der Seriengeschichte. Für Creed, der noch auf seinen ersten Saisonsieg wartet, rückt auch mit „nur" Platz 2 der Playoff-Einzug näher.

TRUCK SERIES: ENFINGER GEWINNT FÜR GMS

Wenige Tage nach Bekanntwerden, dass das Team GMS Racing Ende des Jahres zusperrt, holte ihr Fahrer Grant Enfinger (Chevrolet) auf der Milwaukee Mile den Sieg. Dabei dominierte er das Geschehen und schiebt sich mit dem dritten Saisonsieg auf den dritten Tabellenrang.

CUP SERIES: KURT BUSCH HÖRT ENDGÜLTIG AUF

Schon letztes Jahr kündigte Kurt Busch an, kein Vollzeit-Fahrer mehr sein zu wollen. Im Rahmen des Daytona-Rennens gab er nun bekannt, dass er gar nicht mehr zurückkehren wird. Er erholt sich noch immer von einer Gehirnerschütterung, die er sich bei einem Crash im Juli 2022 zugezogen hat. Der ältere der beiden Busch-Brüder wurde 2004 erster Meister nach Einführung der Playoffs, damals noch „Chase" genannt.

EURO SERIES: WETTERKAPRIOLEN IN MOST

An einem wettertechnisch sehr gemischten Wochenende in Most kehrte die NASCAR Euro Series aus der Sommerpause zurück. In der EN Pro gingen die Siege an Vittorio Ghirelli und Paul Jouffreau. Letzterer wurde mit seinen 19 Jahren jüngster Pro-Sieger überhaupt. Tobias Dauenhauer wurde nach Ausfall am Samstag starker Vierter am Sonntag. In der EN2 jubelten Vladimiros Tziortzis und Alberto Naska. In der Gesamtwertung liegen Gianmarco Ercoli (EN Pro) und Tziortzis (EN2) an der Spitze.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Abgestaubt: Rory Butcher holte nach Lloyd-Pech seinen ersten Saisonsieg

BTCC

BTCC Donington

Drei Sieger, ein Pechvogel

Die Rückkehr der BTCC auf die GP-Variante von Donington Park brachte drei Sieger von drei Marken hervor. Einer davon war einmal mehr Ash Sutton (Ford), der stramm Richtung Titel marschiert.

Von: **Michael Bräutigam**

Sutton stellte am Samstag gleich mal einen Rekord ein: Mit seiner fünften Pole-Position der Saison – wohlgemerkt beim erst achten Event! – egalisierte er die bisherige Rekordmarke in der NGTC-Ära. Weniger gut lief es für Teamkollege Dan Cammish, der nach einem Bremsversagen im freien Training heftig einschlug, wonach sein Auto irreparabel war. Immerhin blieb der untröstliche Fahrer bei dem Unfall unverletzt.

Sutton musste für seinen neunten Saisonsieg hart kämpfen: Nach schlechtem Start fiel er zunächst auf P3 zurück, konnte aber sowohl Ricky Collard (Toyota) als auch Tom Ingram (Hyundai) in den ersten beiden Runden wieder überholen. Danach gab es kein Halten mehr. Den engen Kampf um P2 entschied zunächst Ingram für sich, weil er sich aber zu hart im Duell mit Jake Hill (BMW) durchsetzte, wurde er per Zeitstrafe hinter Hill auf P3 zurückversetzt.

Ingram kämpft in Lauf 2

Im zweiten Rennen jubelte Ingram dann endlich wieder. Nach beherzten Manövern sowohl gegen Hill als auch Sutton fuhr der Titelverteidiger zu seinem erst zweiten Saisonerfolg. Sutton wurde Zweiter, Hill Dritter.

Das letzte Rennen des Tages brachte noch mal ordentlich Chaos. Weil diesmal die Top 12 aus Lauf 2 in umgekehrter Reihenfolge starteten, hatte Dan Lloyd (Cupra) die beste Ausgangsposition. Tatsächlich konnte er aufgrund der teils wilden Kämpfe hinter ihm die Führung bis in die letzte Runde hinein halten. Doch eine halbe Runde vor Schluss riss eine Antriebswelle ab – und Lloyd flog ins Kiesbett. Statt eines Sieges gab es einen Nuller.

Profiteur war Rory Butcher (Toyota), der seinen ersten Saisonsieg holte. In der Tabelle baut Sutton seinen Vorsprung weiter aus. Er hat 362 Punkte, Ingram als erster Verfolger bringt es auf 320. ■

Supercars

Wer geht wohin?

Die Silly Season bei den Supercars ist voll im Gange. Nun gab es die nächste Fahrerverpflichtung.

Nachdem schon im Umfeld des Events in Tailem Bend einige News durchsickerten, ist trotz einer Neuverpflichtung weiter viel Bewegung im Feld. Letzte Woche wurde erst bekannt, dass Scott Pye das Team 18 verlässt. Zwei Tage später wurde David Reynolds als sein Nachfolger bekannt gegeben. Dessen Cockpit bei Grove Racing übernimmt wie schon im letzten Heft geschrieben Richie Stanaway.

Vor allem Matt Stone Racing (MSR) steht im Fokus des Fahrerkarussells. Jack LeBrocq geht zu Erebus und hinterlässt damit eine Lücke. Pye ist nun der wahrscheinlichste, aber nicht der einzige Kandidat als möglicher Nachfolger.

Bislang galt auch Ex-Champion James Courtney als Option. Weil dessen Tickford-Team sich 2024 auf zwei Autos verkleinert, braucht er eine neue Heimat. Er konzentriert sich dem Vernehmen nach aber jetzt darauf, mit dem Blanchard-Team einen Deal zu erzielen. ■ MBR

MOTORSPORT IMAGES

Siegerfahrzeug frei: Wer übernimmt das MSR-Cockpit von Jack LeBrocq?

STCC

Rennen erst 2024

Immer wieder musste der elektrische Neustart der STCC verschoben werden. Nun zog man die Reißleine.

Probleme in der Lieferkette sorgten dafür, dass gleich mehrfach der Kalender geändert und der Saisonstart nach hinten verschoben werden musste. Zuletzt gab man einen Fahrplan von nur mehr drei Events bekannt, beginnend mit Rennen in Knutstorp am kommenden Wochenende. Doch auch dieser Plan ist nicht einzuhalten.

Der entsprechenden Mitteilung der Organisatoren ist zu entnehmen, dass vor allem Batterie-Zulieferer STARD große Probleme hat, die Teile bereitzustellen. Die Österreicher selbst sind wiederum von ihren Lieferanten abhängig.

Um der Hängepartie ein Ende zu setzen, plant man jetzt erst für 2024 mit Rennen. Bis dahin soll es nur Showruns mit dem Prototyp von EPWR geben, die für den Aufbau der Rennautos verantwortlich zeichnen. Mit der Verschiebung aufs nächste Jahr sollen die Teams außerdem ausreichend Vorbereitungszeit bekommen. ■ MBR

STCC/EPWR

Verzögerungen beim Aufbau der Rennautos sorgen für die Verschiebung

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

TECH3

TECH3

Pol Espargaró (#44) vor seinem Bruder Aleix (#41) und Marc Márquez: „Sie konnten mich nicht überholen“

Nach seiner langen Verletzungspause hat GasGas-Pilot Pol Espargaró auf dem Red Bull Ring viele überrascht, sein Platz für 2024 ist trotzdem gefährdet. Der 32-jährige Spanier erzählt, wie er die Situation selbst einschätzt.

Von: **Imre Paulovits**

Waren die Rennen in Österreich nach Ihrer Rückkehr von der Verletzung so anstrengend, wie Sie befürchtet hatten?
Ja, das waren sie, zumal es sehr heiß war. So war es für mich besonders über die volle Distanz sehr hart, und ich habe echt gelitten. Doch dann fand ich mich plötzlich hinter Jack Miller wieder, und ich konnte ihn und meinen Teamkollegen Augusto Fernández in der letzten Runde überholen. Das war also gar nicht so schlecht. Dann sah ich aber auf meinem Dashboard, dass ich bestraft worden war, und es war schon ein wenig schmerzhaft, dass ich doch hinter ihnen gewertet wurde. Aber das geht schon in Ordnung. Mein Ziel an diesem Wochenende war es, ein gutes Sprintrennen zu fahren und den Sonntag so gut zu beenden, wie ich nur konnte. Ich habe das Rennen als 12. beendet, bin als 14. gewertet worden und habe Punkte mitgenommen. Das war das Wichtigste, der Rest zählt nicht.

Und wie war Ihr Sprintrennen?
Ich hatte meinem Team schon vor dem Wochenende gesagt, dass das Sprintrennen das sein würde, wo ich mir am meisten ausrechnete. Daher würde ich am Samstag alles geben. Ich weiß, die meisten Punkte gibt es am Sonntag, aber für ein Rennen über die volle Distanz bin ich noch zu schwach. Ich war dann am Samstag auch konkurrenzfähig. Es war schade, dass ich nicht weiter vorn in der Startaufstellung stand. Meine Idealzeit hätte für die Q2 gereicht, aber ich kann die Dinge noch nicht perfekt zusammensetzen, weil mein Körper noch nicht so schnell reagiert, wie ich es gerne hätte. Ich verliere speziell in den Linkskurven noch zu viel Zeit, das konnte ich im Sprintrennen gegenüber Jack Miller besonders gut erkennen. Aber ich habe auf der Bremse vor Rechtskurven viel wieder gutmachen können.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Ich will der beste Pol sein, der möglich ist“

Natürlich schaue ich immer, wo ich mich noch verbessern kann, aber dieses Sprintrennen konnte sich wirklich sehen lassen.

Sie haben dort auch wieder mit Ihrem Bruder Aleix kämpfen können.
Ja, er war hinter mir und konnte mich nicht überholen. Er war in den Kurven schneller, aber ich war auf der Bremse besser. Ich wusste, dass er mich überholen wollte. Aber ich habe gesehen, dass ich auf der Bremse Jack Miller näherkam, und ich weiß, wie gut Jack auf der Bremse ist. Also musste ich gut auf der Bremse sein. Ich wusste, dass die Aprilia an dem Wochenende eine gute Traktion hatte, aber auf der Bremse nicht so stark war wie wir. Deshalb habe ich so spät wie möglich gebremst und bis zur Kurvenmitte verzögert, um zu verhindern, dass Aleix mich überholen konnte. Oder wenn er es versuchte, er hinausgetragen würde und ich ihn wieder zurücküberholen könnte.

Wie viel mehr als im Sprintrennen haben Ihnen die noch nicht funktionierenden Muskeln über Ihrem linken Schulterblatt zugesetzt?
Im Sprintrennen konnte ich sie noch mit dem Rest meines Körpers kompensieren. Das größte Problem am Sonntag war, dass ich am Morgen von den Strapazen des Vortags gleich stark geschwächt aufgewacht bin. Ich habe dann im Warm-up feststellen müssen, dass ich nicht besonders gut fuhr. Aber wenn man im Rennen das ganze Adrenalin spürt und in den Flow kommt, wird alles besser. Ich habe auf Miller aufgeholt, damit konnte ich mich motivieren und ihn überholen. Aber ich habe mich nicht wohlgefühlt, fühlte mich auch nicht schnell und konnte nicht mit meinem Körper spielen, um den Drive aus den Kurven zu verbessern und die Reifen zu schonen. So verliert man sehr viel Performance. Das war aber erst einmal der erste Schritt in die Normalität, und nun kommen Barcelona und Misano. Ich erwarte, dass jedes Wochenende ein wenig besser wird.

Wann glauben die Ärzte, dass alles wieder in Ordnung kommt?
Das kann keiner genau sagen. Das hängt davon ab, wie der Nerv wächst. Es scheint, dass er in Ordnung kommt und alle zwei, drei Tage einen Millimeter wächst. Derzeit fehlt die Nervenverbindung zwischen dem Hals und dem Muskel über dem linken Schulterblatt. Es wird sicherlich länger dauern, denn der Weg bis zum Muskel ist lang, und bis der Nerv ihn nicht erreicht und es hoffentlich richtig zusammenwächst, fehlt dieser Muskel. Aber ich konnte in Österreich auch so ganz gute Leistung zeigen. Ich war am Sonntag vor einer KTM und einer GasGas, und am Samstag im Sprintrennen, wo man über eine kürzere Strecke härter pushen muss, war ich nah an Miller, da kann ich nicht klagen.

„Der Nerv zum Muskel über meinem linken Schulterblatt ist derzeit nicht da, er wächst alle zwei, drei Tage um einen Millimeter.“

Pol Espargaró

Was war am schwierigsten?
Sicherlich hätte es geholfen, wenn ich mich weiter vorn qualifiziert hätte. Der Start zu einem MotoGP-Rennen ist sehr wichtig, und weil ich noch eine Strafe von drei Startplätzen bekommen habe, war die Situation noch schwieriger. Da steckt man hinter Fahrern fest, man hat schmutzige Luft für die Aerodynamik und heiße Luft für den Vorderreifen. Da geht der Luftdruck hoch, und der Reifen wird schwer fahrbar. Dafür waren meine Ergebnisse sicher nicht schlecht. Aber ich will mehr. Ich will näher an Binder herankommen, und das so schnell wie möglich, das ist mein Ziel.

Sollten MotoGP-Fahrer nach so einer langen Verletzungspause nicht einen Testtag eingeräumt bekommen?
Es wäre sicherlich gut. Ich hatte nicht darüber nachgedacht, aber es wäre sicher sinnvoll, wenn man einen Test mit dem MotoGP-Motorrad vor der Rückkehr hätte. Doch bei so vielen Rennen einen Test für einen Fahrer zu planen, ist auch nicht einfach. Aber die Vorsaison mit einem komplett neuen Motorrad zu bestreiten, es dann so gut wie nicht gefahren zu sein und dann nach langer Verletzungspause damit wieder zurückzukehren, ist nicht leicht. Ich konnte vier Monate nicht trainieren, und das nicht nur körperlich, sondern auch technisch. Die Fahrer und die Motorräder sind in der MotoGP auf einem sehr hohen Level. Deshalb ist es auch nicht leicht, ein Motorrad an einem Rennwochenende zu verstehen. Wir konnten es in Österreich managen, aber ein Test hätte sicherlich geholfen. Ich habe vor meiner Rückkehr auf jeder Menge Motorrädern trainiert, auch auf Tausendern. Aber das ist alles nichts dagegen, was einem ein MotoGP-Motorrad abverlangt. Ich kann mit einem 200-PS-Serienmotorrad eine Stunde lang in einem sehr guten Rhythmus fahren, wenn ich dann aber auf ein MotoGP-Bike umsteige, schaffe ich keine 40 Minuten.

Ihr Bruder meint, Sie sollten mehr Geduld haben, die Leistungen in Österreich wären besser gewesen, als was man erwarten konnte.
Sicher sagt er das, weil er mein Bruder ist und mich liebt. Aber ich verstehe auch die Leute, die bereits über meinen Platz reden. Das hier ist MotoGP, und wenn du hier keine Leistung zeigst, dann gibt es sehr viele talentierte Fahrer, die auf dein Motorrad wollen. Das ist normal. Das ist für mich kein Problem, ich musste mich meine ganze Karriere damit auseinandersetzen. Ich bin seit 15 Jahren in der Weltmeisterschaft, und ich verstehe alle Standpunkte in dieser kompetitiven Welt. Denn die Leute wollen die besten Fahrer der Welt sehen, und da muss es so sein.

Der Platz soll nun zwischen Ihnen und Augusto Fernández ausgefochten werden.
Das kann ich voll verstehen. Ich will der beste Pol Espargaró sein, der möglich ist. Ich will trotz meiner Behinderung so schnell wie möglich sein. Wenn ich auch bei den nächsten Rennen so schnell sein kann wie am Samstag in Spielberg, wird das nicht schlecht.

Sie haben aber doch einen Vertrag für 2024.
Was bedeutet das schon? Die Leute wollen eine Show, die Journalisten wollen ihnen Sensationen liefern. Darüber kann ich nicht böse sein. Wie gesagt, ich bin schon viele Jahre in der Weltmeisterschaft, und ich weiß, wie sie funktioniert. Das Wichtigste ist zu wissen, was du hast, und ich kann mich da glücklich schätzen. Denn ich bin von guten Leuten umgeben und einer super Frau. Da ist der Rest nicht so wichtig. ■

Pol Espargaró

Geburtstag: 10. Juni 1991
Geburtsort: Granollers (E)
Herkunftsland: Spanien

WM-KARRIERE
2006: 125 ccm, Derbi (20.)
2007: 125 ccm, Aprilia (9.)
2008: 125 ccm, Derbi (9.)
2009: 125 ccm, Derbi (4.)
2010: 125 ccm, Derbi (3.)
2011: Moto2, SpeedUp (13.)
2012: Moto2, Kalex (2.)
2013: Moto2, Kalex (1.)
2014: MotoGP, Yamaha (6.)
2015: MotoGP, Yamaha (9.)
2016: MotoGP, Yamaha (8.)
2017: MotoGP, KTM (17.)
2018: MotoGP, KTM (14.)
2019: MotoGP, KTM (11.)
2020: MotoGP, KTM (5.)
2021: MotoGP, Honda (12.)
2022: MotoGP, Honda (16.)
2023: MotoGP, GasGas (zzt. 24.)

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Letztes Aufbäumen: Arón Canet fährt in diesem Jahr das letzte Mal die Startnummer 40 für Pons

MOTOGP

Sito Pons geht in Rente

Drei Jahrzehnte war das Team des zweifachen 250er-Weltmeisters Sito Pons fester Bestandteil der Motorrad-WM und errang in dieser Zeit mit seinen Fahrern einen Weltmeistertitel und 46 Grands-Prix-Siege. Doch nun verkauft Pons sein Team und will seine Altersruhe genießen.

Von: **Imre Paulovits**

Als Sito Pons 1981 in die Motorradweltmeisterschaft kam, kannten ihn alle nur als Sohn reicher Eltern. Doch in den 42 Jahren, die seither vergangen sind, hat er das Gesicht der Motorrad-Weltmeisterschaft entscheidend mitgeprägt, wurde 1988 und ’89 Weltmeister bei den 250ern und mit Pol Espargaró auch als Teamchef Weltmeister. Im November wird Pons 64 Jahre alt und macht nun Schluss mit der Rennerei. Er hat bereits beim Grand Prix in Silverstone seine Rücktrittsgedanken bekannt gemacht, seit letzten Samstag ist es offiziell. Er wird mit Ende der Saison aufhören, seine Infrastruktur übernimmt das MT-Helmets-MSI-Team von Teo Martín, das sich bislang mit Diogo Moreira in der Moto3 in Szene gesetzt hat. Ihn will Martín unbedingt in die Moto2 aufsteigen lassen. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Dorna auch der Übernahme des Teamplatzes zustimmen wird.

Vom Racer zum Teamchef

Sito Pons kam 1981 in die 250er-WM, ein Jahr später spannte er mit dem genialen spanischen Konstrukteur Antonio Cobas zusammen. 1984 wurden sie WM-Vierte, bevor sich Pons auf ein 500er-Abenteuer in Roberto Gallinas HB-Suzuki-Team einließ. Er kam 1986 wieder zurück zu den 250ern, konnte sich mit Geld des spanischen Mineralölkonzern Cepsa eine Werks-Honda leisten und wurde auf Anhieb WM-Zweiter. 1988 und ’89 gewann Pons überlegen zwei WM-Titel, einen vor seinem Landsmann Juan Garriga, der gegen den reichen Pons gern den armen Rebellen spielte, und einmal vor Reinhold Roth. Danach ging er in die 500er-WM, doch nach einem zehnten und einem 14. WM-Rang hängte er Ende 1991 seinen Helm an den Nagel.

Er machte als Teamchef mit dem spanischen Talent Àlex Crivillé weiter und nahm ein Jahr später auch Alberto Puig bei den 250ern hinzu. Als Crivillé ins Honda-Werksteam aufgenommen wurde, ließ er Puig zu den 500ern aufsteigen, und mit Carlos Checa, Ruben Xaus und Sete Gibernau hielt er für weitere spanische Talente die Steigbügel. Checa wurde bei ihm 1998 500er-WM-Vierter, was Alex Barros 2000 wiederholte. Mit dem Superteam Alex Barros und Loris Capirossi wurde Pons im letzten Jahr der 500er-WM Dritter und Vierter. Barros konnte auch im ersten MotoGP-Jahr mit der 500er noch gut mithalten, und als auch er die RC211V bekam, schlug er Valentino Rossi zweimal. Dann kam Max Biaggi ins Pons-Team, wurde zum Widersacher von Rossi und schloss die WM 2003 und ’04 als Dritter ab. Makoto Tamada wurde als Bridgestone-Testfahrer bei Pons untergebracht und holte die ersten beiden MotoGP-Siege für den japanischen Reifenhersteller.

Doch als die großen Zigarettensponsoren ausstiegen, musste Sito Pons kleinere Brötchen backen. Doch bei den 250ern wurde er mit Héctor Barberá 2009 Vizeweltmeister, und als die Moto2-Ära begann, war er der erste Kunde von Kalex, denen er bis heute treu blieb. 2013 wurde Pol Espargaró bei Pons Weltmeister, sein zweiter Fahrer, Tito Rabat, WM-Dritter. Auch Maverick Viñales und Álex Rins gingen durch sein Moto2-Team in die MotoGP.

Jordi Torres hat Pons zwei MotoE-Weltcup-Titel beschert und führt nun auch die Weltmeisterschaft an, und Arón Canet war im Vorjahr Moto2-WM-Dritter. Doch nun wird es Zeit, Abschied zu nehmen. In dem Team von Pons arbeiten heute noch Techniker, die er seit seiner Cobas-Zeit kennt, nun geht auch für sie ein langes Kapitel zu Ende. ■

MOTOGP

Höhepunkt: Mit Max Biaggi kämpfte Pons-Racing auch um den MotoGP-Titel

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Wer fährt 2024 neben Álex Márquez bei Gresini?

MOTOGP

Wer steigt auf?

Mit den Unterschriften von Jake Dixon bei Aspar und von Toni Arbolino bei Marc VDS in der Moto2 kommen zwei aussichtsreiche Kandidaten doch nicht in die MotoGP.

Von: **Imre Paulovits**

Sie galten als die heißesten Anwärter auf den zweiten Sitz im Gresini-Team: Carlo Pernat und Frankie Carchedi, die Manager von Tony Arbolino und Jake Dixon gingen diesen Sommer im Team von Nadia Padovani, der Witwe von Fausto Gresini, ein und aus und verhandelten für ihre Schützlinge. Doch in der letzten Woche ließen beide die Unterschriften ihrer Fahrer unter neue Moto2-Verträge setzen. Arbolino hat um ein weiteres Jahr bei Marc VDS verlängert und wird an der Seite von Filip Salac fahren, Dixon bleibt beim GasGas-Team von Jorge Martínez.

Nun stellt sich die Frage: Wer wird neben Álex Márquez auf der zweiten Gresini-Ducati sitzen? Plötzlich ist Fabio Di Giannantonio, der von der italienischen Presse bereits aus der MotoGP herausgeschrieben war, wieder im Rennen. Michele Masini, Sporting Director bei Gresini, will dem 24-jährigen Italiener noch zwei, drei Rennen zur Bewährung geben. Franco Morbidelli könnte auch ein Kandidat sein. ■

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM

Der Katar-Grand-Prix, für fast zwei Jahrzehnte der traditionelle Auftakt der WM-Saison, wurde in diesem Jahr von März auf November verlegt. Der Grund: Die ohnehin einzigartige Strecke in der Wüste mit ihrer Flutlichtanlage wurde großzügig modernisiert. Doch jetzt ist die Strecke fertig, und was die ersten Bilder zeigen, raubt einem den Atem. Das Layout bleibt zwar unverändert, der Streckenrand bekam aber großzügige neue Auslaufzonen und neue Farben mit traditionellen arabischen Mustern. Die Boxenanlage wurde komplett neu gebaut und noch großzügiger, aber so richtig pompös wird es in dem Gebäude darüber, wo die Rennleitung, die VIP-Gäste und die Presse in einem wahren Glas- und Marmor-Palast untergebracht werden. Neu sind auch die Zufahrtsstraßen und die Tribünen, sowie der Fan-Bereich des Fahrerlagers. Weniger glänzend steht es um den Buddh International Circuit. Weniger als einen Monat vor dem Indien-Grand-Prix sind die Umbauarbeiten noch nicht abgeschlossen, und die Strecke hat noch keine Homologation!

MOTORRAD-WM

Olivier Jacques wurde am 29. August 50 Jahre alt. Der Franzose wurde 2000 im Team von Hervé Poncharal 250er-Weltmeister, fuhr bis 2007 in der MotoGP.

Vorschau GP Katalonien

ZEITPLAN

GP von Katalonien (alle Zeitangaben in MESZ)

Freitag, 1. September 2023

9.00–9.35	Moto3	1. Training
9.50–10.30	Moto2	1. Training
10.45–11.30	MotoGP	1. freies Training
13.15–13.50	Moto3	2. Training
14.05–14.45	Moto2	2. Training
15.00–16.00	MotoGP	Training

Samstag, 2. September 2023

8.40–9.10	Moto3	3. Training
9.25–9.55	Moto2	3. Training
10.10–10.40	MotoGP	2. freies Training
10.50–11.05	MotoGP	Qualifying 1
11.15–11.30	MotoGP	Qualifying 2
12.50–13.05	Moto3	Qualifying 1
13.15–13.30	Moto3	Qualifying 2
13.45–14.00	Moto2	Qualifying 1
14.10–14.25	Moto2	Qualifying 2
15.00	MotoGP	Sprintrennen

Sonntag, 3. September 2023

9.45–9.55	Moto GP	Warm-up
10.00–10.40	MotoGP	Fahrerparade
11.00	Moto3	Rennen, 18 Rdn.
12.15	Moto2	Rennen, 21 Rdn.
14.00	MotoGP	Rennen, 24 Rdn.

STATISTIK

GP von Katalonien

Sieger 2022
Moto3: Izan Guevara (E), GasGas
Moto2: Celestino Vietti (I), Kalex
MotoGP: Fabio Quartararo (F), Yamaha

Pole-Position 2022
Moto3: Dennis Foggia (I), Honda, 1.48,290 (= 154,8 km/h)
Moto2: Celestino Vietti (I), Kalex, 1.43,823 (= 161,4 km/h)
MotoGP: Aleix Espargaró (E), Aprilia, 1.38,742 (= 169,7 km/h)

Schnellste Runde 2022
Moto3: Jaume Masiá (E), KTM, 1.48,380 (= 154,6 km/h)
Moto2: Arón Canet (E), Kalex, 1.44,550 (= 160,3 km/h)
MotoGP: Fabio Quartararo (F), Yamaha, 1.40,186 (= 167,3 km/h)

Rundenrekord
Moto3: Darryn Binder (ZA), Honda, 1.48,209 (= 154,9 km/h) (2021)
Moto2: Raúl Fernández (E), Kalex, 1.43,757 (= 161,5 km/h) (2021)
MotoGP: Johann Zarco (F), Ducati, 1.39,939 (= 167,7 km/h) (2021)

STAND DER MOTORRAD-WM 2023

MotoGP

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati Lenovo Team	Ducati D16 GP23	251
2.	Jorge Martín (E)	Prima Pramac Racing	Ducati D16 GP23	189
3.	Marco Bezzecchi (I)	Mooney VR46 Racing Team	Ducati D16 GP22	183
4.	Brad Binder (ZA)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16	160
5.	Johann Zarco (F)	Prima Pramac Racing	Ducati D16 GP23	125
6.	Luca Marini (I)	Mooney VR46 Racing Team	Ducati D16 GP22	120
7.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia Racing	Aprilia RS-GP	117
8.	Jack Miller (AUS)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16	96
23.	Jonas Folger (D)	GasGas Factory Racing Tech3	KTM RC16	9
28.	Stefan Bradl (D)	HRC Team	Honda RC 213 V	5

Moto2

1.	Pedro Acosta (E)	Red Bull KTM Ajo	Kalex	176
2.	Tony Arbolino (I)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex	164
3.	Jake Dixon (GB)	GasGas Aspar Team	Kalex	117
4.	Arón Canet (E)	Pons Wegow Los40	Kalex	96
5.	Alonso López (E)	CAG Speed Up	Boscoscuro	92
6.	Filip Salac (CZ)	QJMotor Gresini Moto2	Kalex	84
7.	Fermín Aldeguer (E)	CAG Speed Up	Boscoscuro	81
8.	Celestino Vietti (I)	Fantic Racing	Kalex	80
9.	Somkiat Chantra (T)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex	77
21.	Lukas Tulovic (D)	Liqui Moly Husquarna IntactGP	Kalex	12

Moto3

1.	Daniel Holgado (E)	Red Bull KTM Tech3	KTM	161
2.	Ayumu Sasaki (J)	Liqui Moly Husqvarna IntactGP	Husqvarna	135
3.	Deniz Öncü (TR)	Red Bull KTM Ajo	KTM	124
4.	Iván Ortolá (E)	Angeluss MTA Team	KTM	118
5.	Jaume Masiá (E)	Leopard Racing	Honda	109
6.	Diogo Moreira (BR)	MT Helmets – MSI	KTM	94
7.	David Alonso (CO)	GasGas Aspar Team	GasGas	90
8.	José Rueda (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM	65
9.	Xavier Artigas (E)	CFMoto PrüstelGP	CFMoto	57
10.	Stefano Nepa (I)	Angeluss MTA Team	KTM	56

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Flügelspiele

Neue Flügel an der Honda-Verkleidung für Joan Mir (#36) und Marc Márquez (#93)

HRC

Auf dem Red Bull Ring, wo der Abtrieb besonders wichtig ist, brachten die Hersteller wieder neue aerodynamische Lösungen. Der Wettkampf im Windkanal ist derzeit die effizienteste Weiterentwicklung, aber dabei sind weiterhin die gleichen vorne.

Von: **Imre Paulovits**

Dass die Büchse der Pandora bei der Aerodynamik weit geöffnet wurde und die MotoGP-Bikes zu immer ausschweifenderen Blüten treibt, daran haben wir uns in den letzten Jahren gewöhnt. Doch wie viel Potenzial da noch frei liegt, konnte man auf dem Red Bull Ring wieder sehen. Letztes Jahr war der Österreichische Grand Prix der erste nach der Sommerpause, und es kamen jede Menge Neuentwicklungen. Zwar war das Wiedersehen nach den Sommerferien in diesem Jahr der Britische Grand Prix, doch in Silverstone ist der Abtrieb nicht so wichtig, weil dort aus schnellen Kurven auf die Geraden beschleunigt wird. Es wurden zwar auch dort einige Lösungen probiert, doch viele wieder weggepackt, es war wohl mehr eine Generalprobe für Spielberg. Denn auf der Stop-and-go-Strecke, die vor einem Jahr mit der Schikane statt Turn 2 eine zusätzliche Beschleunigungszone aus niedriger Geschwindigkeit dazubekommen hat, ist die Wheelie-Neigung der potenten MotoGP-Bikes der größte Gegner auf der Suche nach der bestmöglichen Rundenzeit.

Nach dem Regelwerk ist während der Saison nur ein Update bei der Verkleidung erlaubt. Honda brachte diese auch nach der Sommerpause. Bei Honda sind deutlich größere Flügel am Verkleidungskopf montiert, die irgendwie wie ein Zwischending zwischen der Ducati- und der KTM-Lösung aussehen. Wie Marc Márquez und Joan Mir auch einhellig bestätigten, hat diese nun eindeutig die Wheelie-Neigung verbessert, doch wo nun mehr Gewicht auf dem Vorderrad lastet, dreht das Hinterrad dafür mehr durch. Es wird eine Sisyphusarbeit, die Balance der Honda in jedem Bereich so zu optimieren, wie sie die Europäer jetzt schon haben.

Aprilia brachte in Silverstone eine neue Verkleidung, bei der aber weniger der Abtrieb als mehr der seitliche Luftfluss optimiert wurde, und so sprachen Aleix Espargaró und Maverick Viñales auch von einer eindeutigen Verbesserung beim Umlegen und Einlenken in schnellen Kurven. Ihnen wurde in Spielberg aber die Kupplung zum Sargnagel, wegen der sie am Start viele Plätze einbüßten und ihr gutes Aerodynamik-, Fahrwerks- und Motorenpaket nicht gebührend zum Tragen kam.

Jede Nische wird genutzt

Während die Verkleidungen stark reglementiert sind, darf an Sitzbank und Aufhängungen noch frei experimentiert werden, und dies wird auch redlich genutzt. Aprilia und Ducati hatten schon bei früheren Tests Flügel probiert, die direkt an der Gabel angebracht waren, nun wurden diese bei den Ducati-Werksfahrern erstmals auch im Rennen eingesetzt – und Weltmeister Francesco Bagnaia gewann mit ihnen beide Rennen. Sicherlich nicht nur wegen ihnen, aber bei der ausgereizten Technik der MotoGP hilft jede Nuance. Ducati hatte in Österreich auch kleine Leitbleche neben dem Vorderrad, die die Luft effektiver zu den Flügeln der Verkleidung und zum Kühler leiten sollen.

Auch KTM setzte sein Aero-Aufrüsten fort. Hinter der Sitzbank war nun ein größerer Flügel montiert, der dazu noch sehr ausgefeilt aussah. Die Aerodynamiker werden wohl auch während der weiteren Saison Überstunden schieben. ■

KOVÁCS

Neuer Heckflügel bei KTM: Größer und komplexer ausgearbeitet

KOVÁCS

Ducati: Die Flügel an der Gabel kamen auch im Rennen zum Einsatz, ...

KOVÁCS

... und man arbeitet an jedem Detail wie Leitblechen zu den Flügeln

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Jaques Drion und Inge Stoll waren mit ihren Norton- und BMW-Gespannen absolute Weltklasse

WIKI COMMONS

Wegbereiterin

Aktuell führt Emanuelle Clement als Beifahrerin die Gespann-WM an. Was heute selbstverständlich ist, war nach dem Krieg unvorstellbar, bis Inge Stoll mit ihrem Können und ihrem Charme die Welt des Continental Circus veränderte. Vor 65 Jahren kam sie tragisch ums Leben.

Von: **Imre Paulovits**

In der Zeit, als die Westdeutschen noch in der DDR fahren konnten, reisten viele Top-Piloten in den Osten, doch der absolute Liebling der Fans war eine Frau. „Wenn die Fahrer nach dem Rennen ihre Helme abnahmen und aus dem Oberteil ihrer Kombis schlüpften, dann fielen die Haare von Inge Stoll über ihre Schultern, und nur noch mit einer Bluse bekleidet war sie der Hingucker des Fahrerlagers“, erinnern sich einige ältere Fans noch heute.

Inge Stoll wurde 1930 in Breinig in der Nähe der belgisch-holländischen Grenze in eine motorsportbegeisterte Familie hineingeboren. Ihr Vater Kurt fuhr bereits in den 1930er-Jahren Gespannrennen, zunächst mit Leo Schell und Toni Düx, schließlich mit seiner Frau Maria Stoll. Als sie 17 Jahre alt war, probierte sich Inge Stoll erstmals im Boot ihres Vaters, fand Gefallen daran und ersetzte dort bald ihre Mutter. Sie hatte das Talent für eine gute Beifahrerin, und ihr Vater, der hauptberuflich Fahrlehrer war, unterstützte sie. Ende 1951 beendete Kurt Stoll seine Karriere, und Inge Stoll kam zum französischen Spitzenpiloten Jacques Drion, wo sie den Engländer Bob Onslow ersetzte. Drion/Scholl wurden gleich in ihrem ersten gemeinsamen Jahr 1952 französische Meister, was sie 1954 wiederholen konnten.

Frau im Continental Circus

Noch mehr Beachtung fanden aber ihre WM-Auftritte. Sie wurden bereits 1952 und ’53 Vierte der Weltmeisterschaft. 1954 fielen sie zwar auf den siebten WM-Rang zurück, dafür fuhren die WM-Gespanne in dem Jahr erstmals auf der Isle of Man, und Inge Stoll wurde die erste Frau, die dort WM-Punkte holte. Damit gelangte sie endgültig ins Rampenlicht, weil die TT-Organisatoren bis dahin keine Frauen fahren ließen, sie als WM-Teilnehmerin aber an den Start lassen mussten.

Nachdem BMW 1954 den neuen RS54-Königswellen-Boxer herausbrachte, hatten es die Norton-Gespanne immer schwerer, doch Drion/Scholl wurden 1955 als bestes Norton-Gespann hinter drei BMW-Paarungen WM-Vierte, noch vor den Weltmeistern Cyril Smith und Eric Oliver. 1956 stiegen sie selbst auf BMW um.

Die Härte des Sports

Der Gespann-Sport der 1950er-Jahre war gefährlich und erbarmungslos. 1957 wurde Fritz Hillebrand mit Manfred Grunwald posthum Weltmeister, nachdem er die ersten drei Grands Prix gewonnen hatte, aber beim Grand Prix von Bilbao gegen einen Laternenmast prallte und starb. Grunwald überlebte und trat zurück. Im Mai 1958 heiratete er Inge Stoll, die nur noch diese eine Saison fahren wollte. Sie gewann mit Jacques Drion den nicht zur WM zählenden Grand Prix von Finnland und die internationalen Rennen auf dem Circuit de Pernes-les-Fontaines und dem Circuit d’Obernai. Beim Grand Prix der CSSR in Brünn lagen sie auf dem zweiten Platz, als sie in der letzten Runde von der Strecke abkamen und sich mehrfach überschlugen. Inge Stoll starb am Unfallort, Jacques Drion am gleichen Tag im Krankenhaus.

Die Gedenktafel an der Unfallstelle existiert heute noch und wird von einem Fanclub gepflegt. Inge Stoll wurde in ihrem Heimatort Breinig beigesetzt, das heute zur Stadt Stolberg gehört, wo eine Straße nach ihr benannt wurde. Und wenn heute eine Beifahrerin gewinnt, kommt die Erinnerung an Inge Stoll auf, die eine Pionierin in der Weltmeisterschaft war. ■

WIKI COMMONS

Grabstein der Familie Stoll: Inge in ewiger Erinnerung als Rennfahrerin

Inge Stoll

Geburtstag: 11. Februar 1930
Todestag: 24. August 1958
Geburtsort: Breinig (D)
Herkunftsland: Deutschland

WM-ERFOLGE

1952:	SW, Norton (4.)
1953:	SW, Norton (4.)
1954:	SW, Norton/BMW (7.)
1955:	SW, Norton (4.)
1956:	SW, BMW (11.)
1957:	SW, BMW (9.)

ARCHIV

Inge Stoll: Das hübsche Gesicht des Continental Circus

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Auf Biegen und Brec

Beim WM-Finale in Imola 1983 gewann beim legendären Showdown Kenny Roberts zwar das Rennen, doch der Titel ging an seinen zehn Jahre jüngeren Rivalen Freddie Spencer. Es war das würdige Ende einer Saison, in der der Zweikampf von zwei Ausnahmekönnern zweier Generationen die Grenzen des Machbaren immer weiter verschoben hatte.

Von: **Imre Paulovits**

Kenny Roberts rüstete sich noch ein letztes Mal für den ultimativen Schlagabtausch. Er hatte schon vor dem Rennen bekannt gegeben, dass er sich danach zurückziehen würde. 1978 war er nach Europa gekommen, hatte einen völlig neuen Fahrstil aus den USA mitgebracht und damit drei WM-Titel in Folge eingefahren. Danach folgten zwei Jahre voller Entwicklungs-Rückschläge mit der brutal kräftigen Yamaha YZR 500, doch nun war er wieder in Höchstform. Für seinen vierten WM-Titel musste er bei dieser alles entscheidenden Schlacht aber nicht nur den zehn Jahre jüngeren Freddie Spencer schlagen, sondern auch seinen Adjutanten Eddie Lawson irgendwie vor seinen WM-Widersacher bringen. Doch sosehr er seine ganze Erfahrung auch ausspielte: Spencer ließ sich nicht beirren, wurde Zweiter und damit mit 21 Jahren jüngster Weltmeister der Königsklasse.

Es war der Abschluss eines Jahres, das eine Rivalität zurückbrachte, mit der 16 Jahre zuvor Mike Hailwood und Giacomo Agostini Geschichte geschrieben hatten. Wie damals fuhren die beiden WM-Kontrahenten in einer eigenen Liga, niemand außer ihnen konnte in dem Jahr gewinnen. Sie teilten sich die Siege zu gleichen Hälften untereinander auf. Doch während es Honda 1967 nicht gelungen war, den Titeln in den kleineren Klassen auch den der 500er hinzuzufügen, konnte der größte Motorradhersteller der Welt den Olymp diesmal erklimmen.

Weg aus der Misere

Nach dem Desaster mit der Viertakt-NR-500 war Honda ab 1982 zum Zweitakter gewechselt. Die NS 500 hatte zwar einen Zylinder weniger als die Konkurrenz, doch was ihr an Spitzenleistung fehlte, machte sie mit Fahrbarkeit und Agilität wett. Sie hatte den Vorteil, dass sie die Reifen weniger beanspruchte und zum Schluss der Rennen mehr Reserven hatte. Honda brachte mit Freddie Spencer auch einen Wunderknaben aus Amerika mit, der dort bereits als jüngster Superbike-Sieger Geschichte geschrieben hatte.

Hondas Rechnung sollte voll und ganz aufgehen. Nach einem Entwicklungsjahr war die NS so konkurrenzfähig, dass Spencer 1983 gleich die ersten drei Rennen für sich entscheiden konnte. In Le Mans standen seine Teamkollegen Marco Lucchinelli und Ron Haslam gleich mit auf dem Podest. Doch dann kam Roberts in Fahrt. Auf dem schnellen Hockenheimring stand er erstmals ganz oben. Spencer konterte in Jarama, dann war Roberts auf dem Salzburgring wieder siegreich. Spencer gewann wieder in Rijeka, bevor Roberts in Assen, Spa und Silverstone drei Siege hintereinander einfuhr und nur noch zwei Punkte Rückstand auf den WM-Leader hatte.

Im schwedischen Anderstorp hatte Roberts seinen vierten Sieg in Folge und die WM-Führung schon vor Augen, doch dann drückte sich Spencer ohne Rücksicht auf Verluste in der Zielkurve innen rein, drängte Roberts ins Gras und gewann. Damit hatte er vor dem Finale wieder fünf Punkte Vorsprung und brauchte nur noch einen zweiten Platz zum Titel. Yamaha versuchte noch, 250er-Weltmeister Carlos

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

hen

Bis an die Grenze und darüber hinaus: Die Zweikämpfe von Kenny Roberts und Freddie Spencer waren oft hautnah

ARCHIV

ARCHIV

Der alte König und sein junger Nachfolger: Roberts trat mit Sieg in Imola ab

ARCHIV ROBERTS

Roberts (#4) vor Spencer (#3)

ARCHIV MOTORRAD

Auf in die entscheidende Schlacht: Das Feld war zwar groß, aber mit Spencer (#3) und Roberts (#4) konnte niemand mithalten

ZAHL DES RENNENS

7

Sekunden Vorsprung hatten Kenny Roberts und Freddie Spencer auf Eddie Lawson im Ziel in Imola, obwohl Roberts versucht hatte, Tempo herauszunehmen. Die beiden Titelkandidaten trieben sich gegenseitig zu einer Form, mit der niemand anderes mithalten konnte.

Lavado als Trumpf aus dem Ärmel zu ziehen, doch wenn der Venezolaner auch gleich mit der 500er zurechtkam und erstaunlich schnelle Zeiten vorlegte: Nach einem Sturz, bei dem er sich den Knöchel verletzte, war er wieder raus. So gut Roberts im Rennen auch versuchte, das Tempo zu drosseln – Spencer parierte, und niemand hatte eine Chance, mitzuhalten.

Mehr Leistung

Doch trotz Spencers WM-Titel hatte Yamaha mit dem V4 eine Richtung eingeschlagen, die die Zukunft bestimmen sollte. War das Fahrwerk 1982 noch völlig überfordert – vor allem, weil sich das quer eingebaute Federbein hinter dem Motor zu sehr aufheizte und außerdem noch den Rahmen auseinanderdrückte – brachte Yamaha für 1983 einen Rahmen mit breiten Aluminium-Profilen und ein unten liegendes Federbein, was später von allen anderen kopiert werden sollte. Die Reifenhersteller hatten die Radial-Bauweise, die sich im Automobil-Bau schon länger durchgesetzt hatte, auch auf Motorradreifen übertragen können. So waren die Reifen der Leistung nun gewachsen, und für 1984 legte auch Honda eine V4 auf.

Beim Aufrüsten der beiden größten Motorradhersteller konnten die anderen nicht mithalten. Suzuki, die mit ihrem Square Four seit 1976 vier von den möglichen acht WM-Titeln eingeheimst hatten, zogen sich nach einer desaströsen Saison werksseitig zurück. Randy Mamola wurde zwar WM-Dritter, konnte aber genauso wenig mit Roberts und Spencer mithalten wie Franco Uncini, der noch ein Jahr zuvor die Weltmeisterschaft überlegen gewonnen hatte. Der Italiener verletzte sich dazu noch in Assen schwer, als er mit dem Kopf gegen das Motorrad von Wayne Gardner prallte. Auch Kawasaki beerdigte das Square-Four-Abenteuer mit Kork Ballington trotz einiger Highlights. Und neben Kenny Roberts zog sich auch Barry Sheene zurück, dessen charismatische Persönlichkeit einen ebensolchen Hype ausgelöst hatte wie seine Zweikämpfe mit Roberts in den späten 1970er-Jahren.

Heute ist in der MotoGP zwar alles noch viel schneller und spektakulärer. Doch eine Saison, wo sich zwei Ausnahmetalente aus zwei Generationen auf den Maschinen zweier Hersteller über eine ganze Saison um den Titel balgen, haben wir seit dem epischen Finale von 1983 nicht mehr erlebt. ■

WM-ENDSTAND

500 ccm 1983

1.	Freddie Spencer (USA)	Honda	144 Punkte
2.	Kenny Roberts (USA)	Yamaha	142
3.	Randy Mamola (USA)	Suzuki	89
4.	Eddie Lawson (USA)	Yamaha	78
5.	Takazumi Katayama (J)	Honda	77
6.	Marc Fontan (F)	Yamaha	64
7.	Marco Lucchinelli (I)	Honda	48
8.	Ron Haslam (GB)	Honda	31
9.	Franco Uncini (I)	Suzuki	31
10.	Raymond Roche (F)	Honda	22

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

PAULOVITS

Der allerbeste Hobbyrennfahrer

Der Schweizer Andreas Hofmann war der erste Deutsche Superbike-Meister. In seiner 27 Jahre währenden Karriere musste er sich für jedes Rennen Urlaub nehmen, weil er sie neben seiner regulären Arbeit bestritt. Dabei gewann er drei deutsche Meistertitel und als bis heute einziger Deutschsprachiger den Macau GP.

Von: **Imre Paulovits**

Als wir die Serie „Achtung, Fahrerlager“ mit dem zehnten Todestag von Autor Pepi Böröczky beendet hatten, versprachen wir, auch in Zukunft über das frühere und das aktuelle Leben von ehemaligen Rennfahrern zu berichten. Wir beginnen mit dem Schweizer Andreas Hofmann.

Sein Charme riss das ganze Fahrerlager mit, und seine Lebensfreude war ansteckend. Als Andreas Hofmann 1984 mit deutscher Lizenz auf der Jung-Kawasaki bei den deutschen Superbikes auftauchte, waren Ausländer in der DM noch selten, aber es war der Anfang einer Erfolgsgeschichte. Dabei hätte „Res“, wie ihn die Schweizer nannten, oder „Andy“, wie er in Deutschland schnell beliebt wurde, beinahe ein Jahr zuvor alles hingeschmissen. „Der Anfang meiner Karriere war durchsetzt von Misserfolgen und Fehlentscheidungen, dazu hat es mich unglaublich viel Geld gekostet. Aber von da an brauchte ich nichts mehr zu bezahlen, verdiente zeitweilig noch ganz gut damit, und ich konnte Erfolge feiern.“

Aus der Rennfahrer-Ecke

Andreas Hofmann stammt aus Biel an der Grenze zwischen der Deutsch-Schweiz und der Westschweiz, wo in den späten 1960er- und frühen 1970er-Jahren eine Menge guter Rennfahrer aufwuchsen. „Ich war schon von klein auf motorradbegeistert“, erinnert sich Hofmann an seine Anfänge. „Als ich in der sechsten Klasse war, ist der Rolf Biland zwei Häuser weiter in der Lehre gewesen. Er war damals schon ein Verrückter, hat Mopeds frisiert und war für mich ein Vorbild. Meine erste Strafe von einem Polizisten habe ich bekom-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ARCHIV

1989: Andreas Hofmann gewinnt auf Eckert-Honda seinen dritten DM-Titel

men, als ich mit zwölf Jahren auf einer alten 250er-BMW erwischt worden bin. Mein Leben war schon immer Motorrad.“ Bis daraus Motorradrennen wurden, sollte aber noch eine Weile vergehen. „Ich hatte nie Geld zum Rennfahren, ich habe erst mit 22 Jahren angefangen. Mein erster Versuch ist dann auch voll in die Hose gegangen. Ich bin mit einer Rickman-Kawasaki mit Dreizylinder-Zweitaktmotor in Le Castellet bei den Débutant 500 gestartet. Ich bin dann gleich im ersten Rennen gestürzt, habe mir alles gebrochen und bin mit der Rettungswacht nach Bern in das Inselspital zurückgebracht worden.“

Doch bereits 1979 konnte er eine nationale Lizenz lösen. „Ich habe gleich die ersten Rennen gewonnen und war selbst überrascht. Da kam der Michel Frutschi zu mir und meinte, ich solle international fahren. Mitte des Jahres habe ich dann die internationale Lizenz beantragt und bin nach England gegangen. Dort bin ich manchmal an einem Wochenende fünf Rennen gefahren. Mit allem, was dazu gehört: kein Geld, viele Stürze und Schmerzen. Aber so ging es allen. Der Unterschied war aber, dass ich daneben immer als Personalberater in einer Firma gearbeitet und mir nie eine Auszeit genommen habe.“

Hofmann versuchte sich auch auf der Isle of Man. „Dort bin ich dreimal ausgefallen, und auch in der 500er-WM war es ohne Geld ziemlich hoffnungslos. Ich bin dann 1983 bei Carlo Prati gefahren. Er hat in die Suzuki Mahle-Kolben verbaut und bestand unbedingt auf vier Hundertstelmillimeter Kolbenspiel. Der Motor ist ständig festgegangen. Ich war mit Boet van Dulmen gut befreundet, der meinte, es könnte nur mit acht Hundertstel funktionieren. Es war so hoffnungslos, ich wollte aufhören.“

Neuanfang in Deutschland

„Ich bin dann ein Langstreckenrennen mit Jung-Kawasaki und Peter Rubatto gefahren. Er ist 1984 von Jung zu Kossler-Kawasaki gegangen, und Rolf Jung hat mich gefragt, ob ich für ihn in der deutschen Superbike fahren wolle. Ein Jahr später wurde die Klasse zur Deutschen Meisterschaft, und ich war der Erste, der sie gewonnen hat.“ Doch danach folgten wieder schwerere Zeiten. „Als dann vom luftgekühlten auf den wassergekühlten Motor umgestellt wurde, wurde das Motorrad unfahrbar. Das einzige Rennen, das ich 1986 gewonnen habe, war in Sankt Wendel im Regen, wo ich mit dem alten Motorrad gefahren bin. 1987 wurde die Klasse auf 750 ccm begrenzt, und das Motorrad hat auch nicht funktioniert. Da hat mich Roland Eckert angesprochen, ob ich zu ihm kommen wollte. Ich hatte mich kaum getraut, Rolf Jung das zu fragen, aber er sagte, er versteht mich.“

Hofmann hatte bei Eckert die neue Honda RC30, doch es gab zunächst Probleme mit der Leistung. „1989 funktionierten dann die Motoren, und ich hatte zwei wunderbare Jahre.“ Wie hoch sein Niveau mit Eckert war, bewies Hofmann bei der TT-F1-WM in Assen, als er 1988 hinter Roger Burnett und 1989 hinter Carl Fogarty Zweiter wurde. 1989 führte er in Hockenheim unter dem Jubel der Zuschauer zeitweilig das Superbike-WM-Rennen an und wurde Fünfter. „Ich wäre gern eine volle Saison gefahren, aber Roland Eckert musste auch seine Firma führen und wollte nur die deutsche Meisterschaft fahren.“

1991 starb Eckerts Sohn bei einem Verkehrsunfall, und er zog sich umgehend aus dem Rennsport zurück. „Da hat mich Rolf Jung wieder genommen und eine zweite Maschine hingestellt. 1982 hat dann Kawasaki Deutschland mit Ernst Gschwender und mir ein Team gemacht. Dort habe ich den Titel aber nie geschafft. Heute weiß ich, dass ich zu sehr die Rennen gewinnen wollte und zu wenig auf die Meisterschaft geschaut habe, das hat mich in meiner Karriere sicher zwei, drei Meistertitel gekostet.“ 1994 ging Hofmann zu Suzuki, aber der Erfolg wollte nicht so recht kommen, und er trat kürzer.

1995 baute Emil Weber eine 750er-Kawasaki für den Macau GP auf, und Hofmann fuhr damit aufs Podest. „Vor mir lagen zwei Zweitakter, ich war der Erste, der dort mit einem Viertakter aufs Podest fuhr. 1997 sind wir wieder hingefahren, und ich wurde der Erste, der dort mit einem Viertakter gewinnen konnte.“ 1999 fuhren Hofmann und Weber noch einmal hin. „Da habe ich wieder geführt, aber kurz vor Schluss ist mir die Kupplung kaputtgegangen. Ich bin noch durchs Ziel gerollt und bin Zweiter hinter David Jefferies geworden.“

Als der internationale BMW-Boxer-Cup im Rahmen der MotoGP ins Leben gerufen wurde, spannte Hofmann mit dem deutschen BMW-Händler Senger aus Wiesbaden zusammen, und in der dritten Saison wurde er Cup-Sieger. „Das war ein super Team, es hat mich sehr gefreut, dass ich für sie den Titel holen konnte.“ 2005, mit fast 50 Jahren, zog er dann einen Schlussstrich.

Nach vielen Jahren als Angestellter in einer Personalberatungsfirma machte sich Hofmann 2008 mit einem Kollegen selbstständig. „Da haben wir zehn Jahre lang Vollgas gegeben. Wir haben zum Schluss 400 Leute am Arbeiten gehabt. Dann ist 2018 ein Franzose gekommen und wollte die Firma kaufen. Ich habe dann noch ein Jahr dort gearbeitet, seither bin ich pensioniert. Jetzt habe ich die schönste Zeit in meinem Leben. Meine Frau Lisa hat jetzt auch aufgehört zu arbeiten, und wir wissen unsere Zeit zu genießen.“ Das sieht man dem rüstigen 67-Jährigen auch an. Wenn er gelegentlich bei Oldtimer-Events auftaucht, hat er noch immer nichts von seinem alten Charme und seiner Lebensfreude eingebüßt. ■

BMW

2003: Andreas Hofmann (#5) gewinnt den internationalen BMW-Boxer-Cup

Andreas Hofmann

Geburtstag: 05.12.1955
Geburtsort: Biel (CH)
Herkunftsland: Schweiz

KARRIERE-HIGHLIGHTS
1985: Deutscher Superbike-Meister (Kawasaki)
1989: Deutscher Superbike-Meister (Honda)
1990: Deutscher Superbike-Meister (Honda)
1992: Deutscher Superbike-Vizemeister (Kawasaki)
1993: Deutscher Superbike-Vizemeister (Kawasaki)
1997: Sieger Macau GP (Kawasaki)
1999: Zweiter Macau GP (Kawasaki)
2003: BMW-Boxer-Cup-Sieger

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Endurance-WM

Krummi fährt Bol d'Or

Randy Krummenacher hat sich einen Traum erfüllt: Der Supersport-Weltmeister von 2019 wird mit TATI Beringer Racing am Bol d'Or in Le Castellet teilnehmen.

Von: **Imre Paulovits**

Als Randy Krummenacher nach dem MotoE-Rennen in Spielberg nach Hause fuhr, hatte er ein breites Grinsen im Gesicht: „Ich werde beim Bol d'Or fahren. Aber ich darf noch nicht sagen, wo." Nun ist es offiziell: Der Supersport-Weltmeister von 2019 wird als Partner der Superstock-Weltmeister Hugo Clere und Baptiste Guittet die Nummer-4-Kawasaki des Teams TATI Beringer Racing in der EWC-Klasse fahren. Im Vorjahr belegte das Team den 11. Platz bei diesem 24-Stunden-Klassiker und wurde sensationell WM-Vierter. Derzeit liegen sie auf dem siebten WM-Rang der diesjährigen WM.

„Endurance-Rennen haben mich schon lange interessiert", gab Krummenacher zu. „Ich wollte schon letztes Jahr beim WM-Auftakt in Le Mans im Team von Wójcik Racing fahren, musste es aber krankheitsbedingt auslassen. Ich freue mich umso mehr, dass ich nun beim Bol d'Or fahren kann." An Erfahrung fehlt es dem 33-Jährigen nicht. Er hat zehn Jahre in der Motorrad-WM verbracht, bevor er 2016 in die Supersport-WM wechselte und dort 2019 den Titel gewann. Auch mit Superbikes kennt er sich aus, da er 2017 eine Saison in der WM und letztes Jahr eine in der italienischen Meisterschaft gefahren war. Und seine MotoE-Erfahrung aus diesem Jahr wird sicher auch nützlich sein. ■

EWC

Randy Krummenacher: Mit konkurrenzfähigem Team beim Bol d'Or

IDM Supersport 300

KTM bereits Meister

Mit seinem Sieg und dem zweiten Platz in Assen hat Freudenberg-Pilot Dirk Geiger dafür gesorgt, dass KTM vorzeitig die IDM-Markenmeisterschaft der Supersport 300 gewonnen hat.

Von: **Anke Wieczorek**

Das Freudenberg KTM-Palogo Racing Team hat am vergangenen IDM-Wochenende in Assen den Markentitel für KTM in der Klasse IDM Supersport 300 gesichert. Der 21-jährige Dirk Geiger machte mit einem weiteren Sieg und einem zweiten Platz den Triumph für die Marke aus Österreich vorzeitig perfekt. KTM hat 481 Punkte in der Wertung und liegt damit 94 Zähler vor Kawasaki. Der Abstand ist beim großen Finale in Hockenheim nicht mehr aufholbar.

In den bisher zwölf ausgetragenen Rennen in der IDM Supersport 300 feierte KTM acht Siege. Gewinner waren Dirk Geiger, Dustin Schneider, Walid Khan und Philipp Tonn. Insgesamt gehen 20 Podestplätze auf das Konto des Freudenberg-Teams. Zwei Rennen stehen in der Nachwuchsklasse noch auf dem Plan. Auch wenn Dirk Geiger und Lennox Lehmann beim Finale in Hockenheim nicht dabei sein werden, weil sie zur gleichen Zeit in der WM in Aragón starten, wird das Freudenberg-Team mit Dustin Schneider und Philipp Tonn präsent sein. ■

EISELE

KTM: Philipp Tonn (#66) führt beim Finale für den Markenmeister

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

Die Werksteams verkürzen sich die Sommerpause in dieser Woche mit einem Test im Motorland Aragón, wo die Werksteams von vier Herstellern dabei sein werden. Ducati wird mit WM-Leader Álvaro Bautista und Michael Ruben Rinaldi dabei sein, Kawasaki mit Jonathan Rea und Alex Lowes, Honda mit Iker Lecuona und Xavi Vierge und BMW mit Scott Redding, Michael van der Mark, Garrett Gerloff und Loris Baz. Mit dabei sein wird auch Philipp Öttl mit der GoEleven-Ducati.

BRITISH SUPERBIKE

Mit einem Doppelsieg in Cadwell Park hat Glen Irwing bis auf 12,5 Punkte auf seinen Teamkollegen Tommy Bridewell aufgeschlossen. Bridewell schaffte nur zwei vierte Plätze, er führt die Meisterschaft aber weiter mit 285 Punkten vor Irwing (272,5) und Kyle Ryde (240), der in Cadwell Park zweimal Zweiter wurde.

IDM SUPERSPORT

Christoph Beinlich (Vitori-BRT) ist in der Form seines Lebens, aber seine Motoren sind reihenweise krank. Er musste auf dem Red Bull Ring und auch in Assen von ganz hinten losfahren, und er fuhr trotzdem in Österreich und in den Niederlanden in die Top 10 der IDM Supersport. Auf dem Red Bull Ring überzog Beinlich das festgelegte Motorenkontingent. Weil er einen weiteren Antrieb benötigte, musste er von ganz hinten starten. Und dann ging auch noch der frisch vorbereitete Motor, der nur einen Tag zuvor auf dem Prüfstand war, nach drei Runden kaputt. Der 27-Jährige wollte alles hinwerfen, seine Crew bekam aber Hilfe vom mvr-Racing Team aus den Niederlanden. Beinlich wurde Neunter im Qualifying, musste aber wegen des weiteren Motors erneut von ganz hinten starten – und wurde sogar Zehnter im zweiten Supersport-Lauf.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Für mich war das für immer“

Celina Liebmann (22) ist nicht die erste, aber die bisher erfolgreichste Frau in Deutschland, die Speedway fährt. Mittlerweile startet sie in zwei deutschen Ligen und in der polnischen U24-Ekstraliga. „Nebenbei“ engagiert sie sich als Motorsport-Funktionärin, in der Women’s Speedway Academy der FIM und ist Fußballtrainerin.

Von: **Thomas Schiffner**

GOFFELMEYER

Wie kommt man als junges Mädchen zum Speedway-Sport?
Mein Papa (Jürgen Liebmann, Red.) war Eisspeedway-Fahrer. Weil man Eisspeedway nur mit 500 ccm fahren kann, hat er mich nach Olching zum Speedway gebracht. Wir haben bei einem Schnuppertraining zugeschaut. Ich fand das sehr cool, durfte beim nächsten Mal gleich mitmachen und bin dabei geblieben.

In den Schüler- und Jugendklassen im Bahnsport sind ja Mädchen im Starterfeld nicht außergewöhnlich. Als Sie in die 500-ccm-Klasse kamen, waren Sie ausschließlich mit Jungs konfrontiert.
Ja, das Interesse der Mädchen in den Jugendklassen schwindet, wenn sie älter sind. Für mich war das aber für immer. Das hätten mir viele nicht zugetraut. Mir geht es nicht darum, was andere denken, sondern ich will Spaß haben und ein bisschen Erfolg haben.

Haben Frauen im Bahnsport einen anatomischen oder biologischen Nachteil?
In Bezug auf Kraft haben wir einen Nachteil, weil wir viel mehr machen müssen, um auf das gleiche Level zu kommen wie die Männer. Vielleicht haben wir aber auch Vorteile in anderen Bereichen. Ich berufe mich aber jetzt nicht darauf, dass ich ein Mädchen bin. Ich stehe am Start, habe den Helm auf, und da ist es egal, gegen wen ich fahre. Wir wollen alle drei Punkte.

„England ist ein Standbein, das ich mir aufbauen möchte.“

Celina Liebmann

Sie haben Verträge in der polnischen U24-Ekstraliga bei Gorzow, in der deutschen Bundesliga bei Stralsund. England zeigt auch Interesse. Haben Sie den Eindruck, dass manche Clubs Frauen in erster Linie als rennfahrenden Marketing-Gag engagieren?
Ich würde es nicht bei jedem Team darauf beschränken. Ja, es gibt zum Beispiel bei offenen Rennen Vereine, denen geht es nur um die Zuschauer, weil ich viele Fans mitbringe. Bei Berghaupten im Speedway Team Cup weiß ich, dass sie voll hinter mir stehen, weil meine Leistung passt, und sie wollen mich unbedingt im Team haben. In Gorzow dachten auch viele erst an einen Werbe-Gag. Aber ich hatte dort jetzt schon so viele Einsätze in Ligarennen. Dadurch ist ja das Gegenteil bewiesen. Wenn meine Leistung gar nicht passen würde, dann sagen die, jetzt ist mit Marketing Schluss.

Mit erst 22 Jahren, was waren Ihre bisherigen Highlights?
Letztes Jahr im SGP2-Lauf (U21-Speedway-Grand-Prix, Red.) in Prag starten zu dürfen war für mich eine Riesen-Ehre. Ich konnte mir dadurch auch international einen Namen machen. Viele Leute und auch Clubs wurden auf mich aufmerksam. Auch in England habe ich einen Fuß reinbekommen, das lief über die FIM Women’s Speedway Academy, die im August einen Lehrgang für Frauen in Manchester abgehalten hat. Ich bin vorher bereits bei der British Women Championship gestartet und konnte tatsächlich den Titel holen. Im August ist das Rennen dann dem Wetter zum Opfer gefallen.

Gibt es auch im Mutterland des Speedways Interesse an Ihnen?

Celina Liebmann

Geburtstag: 15. Juli 2001
Geburtsort: Albaching (D)
Herkunftsland: Deutschland
Team: Inn-Isar-Racing-Team

KARRIERE
2006: Erstes Rennen (Schülerklasse)
2018: Jugend-DM 250 ccm, Platz 3
2017: Langbahn-Weltcup 250 ccm, Platz 2
2022: Start beim SGP2-GP in Prag, Platz 14
2022: U21-Speedway-DM, Platz 2
2022: Start bei Flattrack-WM in Diedenbergen

Ja, ich durfte damals in Edinburgh, in Workington und in Redcar fahren. Redcar war begeistert von mir, weil ich die gleichen Zeiten gefahren bin wie Erik Riss und andere. Wir sind in Gesprächen mit britischen Clubs der ersten und zweiten Liga. Da reden wir aber eher über 2024. England ist ein Standbein, das ich mir aufbauen will.

Neben der Rennbahn engagieren Sie sich in der WSA, in der dmsj des DMSB, im DMV. Wie kam es dazu?
Die Leute merken, dass mir etwas an dem Sport liegt, und kommen deshalb auf mich zu. Ich will einfach, dass der Sport aufrechterhalten bleibt. Es geht nicht nur um mich. Wenn es für mich zu Ende ist, will ich, dass noch Jugend da ist, die weiter fährt. Im Privatleben engagiere ich mich auch noch ehrenamtlich als Fußballtrainerin.

Wie macht man das in 24 Stunden am Tag?
Ich gehe auch noch arbeiten bei GE-Service, Christian Platzer, meinem Hauptsponsor. So ist das mit Speedway zu vereinbaren.

Ihr Ziel im Sport?
Dass der Bahnsport in Deutschland erhalten bleibt. Für mich, den Anschluss an die Jungs nie zu verlieren. Ich will immer dabei sein, mitmischen können. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

19 Jahre und Tagessieger im Sand: Maximilian Spies

ADAC MOTORSPORT

Sandmann Max Spies

Maximilian Spies (KTM) gewann den deutschen Sandklassiker beim ADAC MX Masters in Tensfeld. Der 450er-Frischling setzte sich überraschend gegen seinen Teamkollegen Tom Koch und Honda-Pilot Jordi Tixier durch, während Tabellenführer Max Nagl (Honda) ein schwarzes Wochenende erlebte.

Von: **Frank Quatember**

Der sechste von acht Läufen der Masters-Serie im tiefen Sand in Schleswig-Holstein war der erwartete Härtetest. Hier trennt sich die Spreu vom Weizen, Sandspezialisten wie Jeffrey Herlings haben das Sagen. Der KTM-Superstar verpasste seinen geplanten Start aber: „The Bullet“ hatte sich beim WM-Rennen in Arnheim ein Schlüsselbein gebrochen.

Dass der Brandenburger Maximilian Spies zur Elite im Sand zählt, bewies der erst 19-jährige WM-Pilot aus dem Team von Herbert Kosak schon am ersten Renntag. Spies setzte die Bestmarke in der Qualifikation und machte anschließend in Rennen 1 der Masters-Klasse Nägel mit Köpfen. Nach dem Startsieg von Noah Ludwig (KTM), ebenfalls in seiner 450er-Debütsaison, übernahm der baumlange Spies in einem Höllentempo noch in der Startrunde die Führung. Der gut gestartete Max Nagl dagegen musste in Runde 1 mit einem lockeren Hinterrad in die Box und bitter enttäuscht zurück ins Fahrerlager.

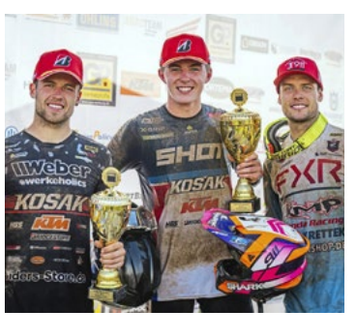
Ludwig vor „Veteranen“

Sein Verfolger in der Meisterschaft, der Thüringer Tom Koch, schob sich dank Cleverness und Speed beim Überrunden noch auf Platz 2. Rang 3 sicherte sich souverän der 18-jährige Ludwig, der die „Veteranen“ Adam Sterry und Jordi Tixier auf Abstand hielt.

In Lauf 2 am Rennsonntag bekamen die geschätzt 5000 Fans zunächst den Holeshot von Ex-Weltmeister Jordi Tixier zu sehen, der auf der Startgeraden seinen Gate-Nachbarn Tom Koch schachmatt setzte. Auch Nagl und Spies verpassten am Start die Spitzengruppe und mussten Überstunden machen. Vor allem Sandhase Spies glänzte dabei, kämpfte nach etlichen Versuchen zur Rennhälfte den Briten Sterry nieder und fuhr Platz 2 hinter dem dominanten Laufsieger Tixier ins Ziel. Tom Koch und Nagl lieferten sich in der Schlussphase ein hartes Duell um Rang 4, aber es ging natürlich um den Titel. Zwar musste Altmeister Nagl kurz in den Sand, jagte aber den Wormstedter bis zum Zielsprung, doch vergebens.

Der dritte Lauf musste die Entscheidung bringen, und Max Nagl schlug zurück. Nach dem Holeshot zog der Schützling von KMP-Teamchef Alex Karg in altbewährter Manier durch und siegte unangefochten. Max Spies musste nach durchwachsenem Start (Spies: „Das Hinterrad ist auf dem Gitter durchgedreht“) später einen offenen Kühlerdeckel kompensieren, erreichte trotzdem im Ziel Rang 3 und damit den ersten Masters-Tagessieg seiner Karriere: „Ein geiles Wochenende! Es ist mein dritter Sieg hier in Folge nach zweimal Platz 1 im Youngstercup. Ich wusste, dass mir die Strecke liegt und habe richtig Spaß gehabt.“

Während Max Nagl ein schwarzes Wochenende beklagte, schob sich Verfolger Tom Koch in der Serienwertung bis auf zehn Punkte an den Oberbayer heran. ■



ADAC MOTORSPORT

Tom Koch, Spies, Tixier (v.l.)

ADAC MX MASTERS

1. Lauf, Tensfeld (D), 26. August

1.	Maximilian Spies (D)	KTM
2.	Tom Koch (D)	KTM
3.	Noah Ludwig (D)	KTM
4.	Adam Sterry (GB)	KTM
5.	Jordi Tixier (F)	Honda
6.	Lukas Platt (D)	KTM
7.	Ken Bengtson (S)	GasGas
8.	Tim Koch (D)	Husqvarna
9.	Lars Van Berkel (NL)	Honda
10.	Anton Nordström (S)	Kawasaki

2. Lauf, Tensfeld (D), 27. August

1.	Jordi Tixier (F)	Honda
2.	Maximilian Spies (D)	KTM
3.	Adam Sterry (GB)	KTM
4.	Tom Koch (D)	KTM
5.	Max Nagl (D)	Honda
6.	Noah Ludwig (D)	KTM
7.	Ken Bengtson (S)	GasGas
8.	Anton Nordström (S)	Kawasaki
9.	Lars Van Berkel (NL)	Honda
10.	Jakub Teresak (CZ)	Husqvarna

3. Lauf, Tensfeld (D), 27. August

1.	Max Nagl (D)	Honda
2.	Tom Koch (D)	KTM
3.	Maximilian Spies (D)	KTM
4.	Adam Sterry (GB)	KTM
5.	Jordi Tixier (F)	Honda
6.	Jakub Teresak (CZ)	Husqvarna
7.	Ken Bengtson (S)	GasGas
8.	Lars Van Berkel (NL)	Honda
9.	Anton Nordström (S)	Kawasaki
10.	Stefan Ekerold (D)	Husqvarna

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 6 von 8 Rennen

1.	Max Nagl	344 Punkte
2.	Tom Koch	334
3.	Jordi Tixier	281
4.	Adam Sterry	277
5.	Maximilian Spies	262
6.	Henry Jacobi (D)	187
7.	Noah Ludwig	158
8.	Nico Koch (D)	152
9.	Jakub Teresak	147
10.	Tim Koch (D)	129

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Viertes Event, vierter Sieg: Manuel Lettenbichler in den „Badlands“

FUTURE7MEDIA

„Wirklich verdammt gut“

Auch im schweren Gelände der Badlands bei Calgary gab sich Manuel Lettenbichler keine Blöße und gewann im vierten Lauf der Hardenduro-WM 2023 zum vierten Mal.

Von: **Thomas Schiffner**

Das Red Bull Outliers in Kanada zählt zu den härtesten Offroad-Prüfungen überhaupt. Es ist eine einzigartige Mischung aus Sprintrennen, anspruchsvollsten Geländepassagen und Highspeed-Abschnitten in wüstenähnlichem Gelände. Am ersten Tag gab es einen Prolog mit Massenstart in Calgary, bei dem die ersten drei Punkte (3, 2, 1) erhielten.

Titelverteidiger Manuel Lettenbichler (KTM) ging als Sieger aller drei bisherigen WM-Hardenduros und damit als Top-Favorit ins Rennen. Das bestätigte er bereits am Samstag mit dem Prologsieg vor SuperEnduro-Weltmeister Billy Bolt (Husqvarna) und dem Local Boy Trystan Hart (KTM), der schon letztes Jahr hinter Lettenbichler Zweiter geworden war. Die Heat Races am Samstag entwickelten sich aber bereits zu einem wahren Krimi, bei dem es sogar zu einer Kollision zwischen Lettenbichler und Bolt kam. Billy Bolt war in den Heatraces und im Finallauf Schnellster, beim Versuch in der ersten Runde Letti zu passiere, stürzte er. Im Ziel waren die beiden Kontrahenten nur um eine Radlänge getrennt, mit Vorteil für den 23-jährigen Oberbayern.

Am Samstag stand das Pro-Finale über 2,5 Stunden auf einem Rundkurs in den Badlands bei Steveville über 16 Kilometer an, der möglichst oft in der Zeit zu absolvieren war.

Duell Lettenbichler vs. Bolt

39 Teilnehmer starteten in diesem Lauf in der Pro-Klasse, doch nur elf von ihnen waren für die WM eingeschrieben und damit punkteberechtigt.

Hier setzte sich das Duell zwischen Lettenbichler und Bolt fort, die anderen neun WM-Teilnehmer hatten keine Chance, das Tempo mitzugehen. Am Ende hatte der Deutsche, der immer die Pace vorgab, drei Runden absolviert und fuhr 41 Sekunden vor Billy Bolt durch den Zielbogen.

Lokalheld Trystan Hart konnte nicht mithalten, er wurde 2.20 Minuten hinter Lettenbichler Dritter. Der bislang starke Bulgare Teodor Kabakchiev kam nur auf Platz 6, konnte aber seinen vierten WM-Rang halten.

Nach der Zielankunft war Lettenbichler erschöpft, aber überglücklich: „Ich bin sprachlos. In der ersten Runde war das Wetter verdammt heiß. Ich und Billy (Bolt) wechselten dauernd mit der Führung. Ich war glücklich, dass ich jeden Berg bestmöglich hochkam und habe versucht, dabei so viel Energie wie möglich zu sparen. Es war fast genauso wie im letzten Jahr. Vier Siege in Reihe, das ist wirklich verdammt gut.“

Die Vorzeichen für einen dritten WM- Titel für „Mani“ stehen bestens, denn nach der Hixpania folgt das Getzenrodeo (3./4.11.) in Sachsen als Heimspiel für den Bayern. ■

FUTURE7MEDIA

Bolt, Lettenbichler, Hart (v. l.)

HARDENDURO-WM

Red Bull Outliers (CND), 26.–27. August

1.	M. Lettenbichler (D), KTM	3 Runden
2.	Billy Bolt (GB), Husqvarna	+ 41,02 s
3.	Trystan Hart (CND), KTM	+ 1.38,68 m
4.	Mario Roman (E), Sherco	+7,33 s
5.	Wade Young (ZA), Sherco	+11,47,66 m
6.	T. Kabakchiev (BG), KTM	+1.57,77 m
7.	Matthew Green (ZA)	+3.01,20 m
8.	Will Riordan (CND)	+2.03,50 m
9.	Jonny Walker (GB)	+1.55,75 m
10.	Michael Walkner (A), KTM	+4.17,22 m

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 4 von 6 Veranstaltungen

1.	Manuel Lettenbichler	86 Punkte
2.	Billy Bolt	63
3.	Trystan Hart	62
4.	Teodor Kabakchiev	48
5.	Mario Roman	39
6.	Michael Walkner	39
7.	Wade Young	38
8.	Matthew Green	28
9.	Alfredo Gomez	27
10.	Graham Jarvis	26

NACHRICHTEN

JETT LAWRENCE BRICHT ALLE REKORDE

Beim elften und letzten Lauf der US-Motocross-Meisterschaft in Crawfordsville wurde Geschichte geschrieben: Das australische Supertalent Jett Lawrence gewann alle 22 Rennläufe und holte den 450er-Titel für Honda mit Punktemaximum. Meisterschafts-Zweiter wurde der Franzose Dylan Ferrandis (Yamaha), Dritter Aaron Plessinger. In der 250er-Klasse wurde Lawrence-Bruder Hunter Meister und sicherte damit Honda beide Titel.

WIEDER DIEDENBERGEN

Den dritten Lauf des Speedway Team Cups in Berghaupten gewann Diedenbergen (38 Punkte) vor Berghaupten (28), Cloppenburg (28) und Olching (26). In der Tabelle änderte sich nichts: Diedenbergen (8 Matchpunkte) führt vor Cloppenburg (5) und Olching (3). Den Grasbahn-Supercup, diesmal als „Bernd-Diener-Abschiedsrennen“, gewann am Sonntag Martin Smolinski vor Jörg Tebbe und Romano Hummel (NL). Diener wurde Sechster.

LANDSHUT RAUS

Der AC Landshut schied in der ersten Runde der Play-offs in der Ersten polnischen Speedway-Liga gegen Polonia Bydgoszcz aus: Zu Hause waren die „Devils“ bereits mit 44:45 unterlegen. Den Rückkampf in Bydgoszcz verloren sie mit 37:53. Damit beendet der ACL seine zweite Saison in der Ersten Liga auf Platz 6.

BAUER VOR DEM TITEL

Mit einem Sieg (vor Peter Mayerbüchler) und einem zweiten Platz hinter Sieger Andreas Buschberger kam beim vorletzten Supermoto-Meisterschaftslauf in Bad Fischau Rudi Bauer seinem Titelgewinn ziemlich nahe. 41 Punkte Vorsprung vor dem Finale in Melk sprechen eine deutliche Sprache für den GasGas-Fahrer. Die Deutschen drückten mit Hiebl (3/4) und Peter Mayerbüchler (3/2) mächtig an. Hiebl bleibt ÖM-Zweiter.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

BMW

M4 CSL - 1 von 1000, 298 kW (551 PS), 428 km, CARBON, Laserlicht, Headup, Keyless, Keramik, schwarz-met., Vollausstattung, 185.000,- €. 80995 München, Tel. 0175/2633232

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60706

BMW M & ALPINA TRACKDAYs, freies Fahren, Clubevents, Gastfahrer. www.M-CLUB.de

BMW 3.0 CSI, 1972, 1. dt. Hd.!, 1. Brief, 200 PS, schwarz, Leder grau, el. SSD etc., restauriert mit neuer Karosse, gr. Service neu, H-Kennz., 85.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60643

Bugatti

2005/15 Bugatti Veyron 16.4, erste Serie, für Sammlung gesucht ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Cargold Collection Hamburg, Tel. 040-25335000, www.cargold-collection.com H

Ferrari

360 Spider, Bj. 9/2003, 9467 km, 294 kW (400 PS), blau Grigio Alloy, 2 Besitzer, 8 Zylinder, LHD, Alu, Leder, Klima, VB 117.000,- €. O. Weber, 42799 Leichlingen, olli911wtl@yahoo.de

mehr: motor-klassik.de Nr. 60659

Jaguar

1961/67 Jaguar E-Type Serie 1 Roadster oder Coupé, original oder restauriert. Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

Lamborghini

1968/71 Lamborghini Miura P400 S/SV, gutes Auto mit Historie in Cargold-Qualität. Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Kia

EV 6 Coupé, EV 6 GT, Neuwagen, noch nicht zugelassen, verfügbar Ende August/Anfang September, BAFA (!), 50 km, 430 kW (585 PS), hellrot, Klima, Panoramadach, 72.900,- €. Details unter https://www.kia.com/de/modelle/ev6/galerie/. 71640 Ludwigsburg, Tel. 0172/8323660

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60705

Mercedes

2002 CL 63 AMG V12, Eines von nur 29 Ex., erst 27.379 km, sorgsam gepflegt und gewartet. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, cargold-collection.com H

Ankauf von Mercedes SLS AMG Coupé. Unkomplizierte Abwicklung. Tel. 0172/4310800

SLS AMG 6.2 V8 Roadster, 2012, 42.100 km, dt. Fzg., Bestzustand, 176.500,- € Inzahlung mögl. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60670

S O F O R T AMG SL55, neu ohne KM und EZ, MwSt., blau, Leder sienabraun, 182.000,– €. Tel. 0172/8667555, info@leaseandrent.net

SL 500 Umbau SL63, 183000 km, 320 kW (435 PS), schwarz, Vollausst., Massage, 8-fach bereift, Scheckheft, Keyless, Sitzbelüftung, VB 55.000,- €. Dogus Exner, 33161 Hövelhof, Tel. 0171/9822233

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60707

BRABUS for Mercedes-Benz EQC 400 4M, 5995 km, 300 kW (408 PS), elektrisch, hightechsilber-met., 120.944,- €, MwSt. awb. BRABUS GmbH, Brabus-Allee, 46240 Bottrop, Tel. 02041-7770, www.brabus.com H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60653

Ankauf Mercedes G ab Baujahr 2018. Unkomplizierte Abwicklung. Tel. 0172/4310800

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Porsche

Porsche 911/992 Carrera, EZ 6/2020, 13350 km, 1. Hand, kaminrot, Volllleder Bi-Color schwarz-bordeauxrot, Bose, PDC, PVTS Plus, Navi u.v.m., 122.222,- €, keine MwSt. Autohaus Wunderlich, Inh. Torsten Wunderlich, Bismarckstr. 18, 12169 Berlin, steglitz@autohaus-wunderlich.de, Tel. 030/7948860 H

1997 Porsche 993 Targa, Handschalter, ozeanblau-met., sehr gepflegt. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

993 S2, 159000 km, 210 kW (286 PS), Schalter, silber, Leder sw., Tel., Klima, SD, SHZ, TÜV 07/2025, KD neu, nur BRD / 20 J. in Besitz, Classic Data 2+, VB 110.000,- €. 75248 Ölbronn, Tel. 07043/907577

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60658

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H

964 Speedster, EZ 09/93, orig. 55.300 km, 5-Gg., RS-Ausst., dt. Fzg., seit 1998 in 2. Hd., perfekt mit Erstlack!, 229.964,- € Inzahlung mögl. + 20 weitere Porsche. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60641

www.Rennsportshop.com

Renn/Rallye

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

schäfer
RENNAUSPUFFANLAGEN
TEL. 06281/518 - 58, FAX -59

Kunststoffscheiben mit ABE für alle Rennfahrzeuge/Straßenfahrzeuge, auch mit Schiebefenster, in allen Biegeradien. Tel. 0171/7722919

Jetzt online abonnieren!
■ *Leser werben Leser* ■ *Testabos*
■ *Jahresabos* ■ *Geschenkabos*
MOTOR SPORT aktuell
Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!
www.motorsport-aktuell.com/abo

Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H

Versicherungen

RENNKASKO.DE BAUER

Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

MOTOR SPORT aktuell **MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE**

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 38/23

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,90
❑ MOTORRAD € 4,90
❑ auto motor und sport € 4,90
❑ sport auto € 6,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,–	30,–	45,–	15,–
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil: Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,90 € (D), 3,30 € (A), 4,60 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,90 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 145,00 €
(Österreich: 165,00 €, Schweiz: 230,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,90 Euro): Deutschland: 20,00 €
(Österreich: 23,00 €, Schweiz: 32,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 87,00 € (Österreich: 99,00 €, Schweiz: 138,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,74 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e.V. und des Deutschen Sportfahrer Kreises e.V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de
© 2023 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE

KNUT KELLER

Bei den NitrOlympX in Hockenheim rollten wieder irre Gefährte über die Bahn, wie dieser Peugeot 205 mit Düsenantrieb

Besserer Service

zur DTM am Lausitzring
MSa 37/2023

Die DTM ist in puncto Zuschauerfreundlichkeit auch nicht mehr das, was man für sein Geld erwarten darf. Auf dem Lausitzring hingen an den Tageskassen keine Pläne mit Tribünen-, Preis- und Ticketübersichten aus. Erst wenn ein Ticket bezahlt und ausgedruckt war, wurde einem vorgelesen, was darauf stand, u.a. auch der Preis. Außer auf den teuersten Tribünenplätzen war nirgendwo der Streckensprecher zu verstehen. In Zeiten, in denen dem Motorsport ein feindseliger Wind aus weiten Teilen der Politik entgegenweht, sollten sich Veranstalter mehr bemühen, die noch verbliebenen Fans bei der Stange zu halten.

Stefan Friebel
D-09328 Lunzenau

Klappe halten

zur MotoGP in Spielberg
MSa 37/2023

Was ist los mit der MotoGP? Ich kann es selbst nicht in Worte fassen. Am besten trifft es Bagnaia mit seinem Kommentar nach dem Sturz in Barcelona, als er gemeint hat: Nicht er ist mit dem Motorrad zu schnell gefahren – nein, das Motorrad ist mit ihm zu schnell gefahren!

Otto Hotzy
A-3493 Hadersdorf am Kamp

Ich finde es toll, dass Servus TV die Moto-GP überträgt, aber was die Kommentatoren Bradl, Brugger und Hofmann in Sachen Fahrer-Bestrafungen von sich geben, ist teilweise unerträglich. Es ist nicht die Aufgabe der Sprecher, Strafen zu fordern. Die haben sich in Spielberg kaum mehr eingekriegt. Bitte einfach Rennen kommentieren und manchmal auch die Klappe halten!

Hartwig Kamarad
A-4694 Ohlsdorf

Riecht nach Gier

zur Klage von Felipe Massa
MSa 37/2023

Ich weiß nicht, warum Felipe Massa so spät kommt. Nach 15 Jahren noch mal die WM-Wertung umschreiben wegen „hätte, wäre, wenn“ – dafür habe ich kein Verständnis. Diese Nummer riecht mir nach Geldgier!

Harald Böhn
D-67069 Ludwigshafen

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

18. September: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)
3. Oktober: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)
9. Oktober: Freies Fahren Nordschleife (Pkw)
23. Oktober: Freies Fahren Spa-Francorchamps (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

DSK e.V. Deutscher Sportfahrer Kreis

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Termine

TV-Programm

Freitag, 01. September

03.00	IndyCar St. Louis, Highlights	Sky Sport F1*
09.40	Formel 3 Monza, Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
11.05	Formel 2 Monza, Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
13.15	Formel 1 Monza, 1. Freies Training **LIVE**	Sky F1*/ORF 1
15.05	Formel 3 Monza, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
16.00	Formel 2 Monza, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
16.45	Formel 1 Monza, 2. Freies Training **LIVE**	Sky F1*/ORF 1
20.00	NASCAR Cup, Daytona (Zus.)	Motorvision TV*

Samstag, 02. September

09.15	Formel 3 Monza, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
10.40	MotoGP Barcelona, Qualifying **LIVE**	Servus TV
12.15	Formel 1 Monza, 3. Freies Training **LIVE**	Sky F1*/ORF 1
ab 12.15	Div. Motorrad-Sendungen (bis 15.55)	Motorvision TV*
ab 12.40	Moto3/Moto2 Barcelona, Qualifyings **LIVE**	Servus TV
14.05	Formel 2 Monza, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
15.00	MotoGP Barcelona, Sprint **LIVE**	Servus/SRF 2
15.30	Formel 1 Monza, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
15.55	Formel 1 Monza, Qualifying **LIVE**	ORF 1/SRF 2
21.30	IndyCar Portland, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*

Sonntag, 03. September

08.05	Formel 3 Monza, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
09.45	Formel 2 Monza, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
10.20	Motorrad-WM Barcelona, Vorberichte **LIVE**	Servus TV
10.25	24h Nürburgring 2023, Highlights	Motorvision TV*
11.00	Moto3-WM Barcelona, Rennen **LIVE**	Servus TV
11.40	Supercup Monza, Rennen **LIVE**	Eurosport 1
11.50	Supercup Monza, Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
12.15	Moto2-WM Barcelona, Rennen **LIVE**	Servus TV
13.00	MXGP-WM Afyonkarahisar, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
13.30	F1 Monza, Rennen **LIVE** (Start: 15.00)	Sky Sport F1*
13.40	F1 Monza, Rennen **LIVE** (Start: 15.00)	ORF 1
13.50	MotoGP Barcelona, Rennen **LIVE**	SRF info
14.00	MotoGP Barcelona, Rennen **LIVE**	Servus TV
14.00	MX2-WM Afyonkarahisar, 1. Rennen (Aufz.)	Eurosport 2*
14.50	F1 Monza, Rennen **LIVE** (Start: 15.00)	SRF info
15.00	MX2-WM Afyonkarahisar, 2. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
16.00	MXGP-WM Afyonkarahisar, 2. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
21.00	IndyCar Portland, Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
21.40	NASCAR Trucks, Indianapolis (Zus.)	Sport 1+*
22.00	Formel 1 Monza, Rennen (Zus.)	Sport 1
22.35	NASCAR Trucks, Milwaukee (Zus.)	Sport 1+*
23.30	NASCAR Cup, Darlington **LIVE**	Sport 1+*

Montag, 04. September

03.40	Formel 1 Monza, Rennen (Aufz.)	ORF 1
ab 20.00	Renn-Aufzeichnungen aus Monza	Sky Sport F1*

Livestream/Internet

Samstag, 02. September

09.50	GTWC Hockenheim, 1. Qualifying **LIVE**	YouTube
ab 10.40	Mot.-WM Barcelona, Samstag **LIVE**	servustv.com
ab 10.45	ADAC RW Assen, Samstag **LIVE**	YouTube
14.00	GTWC Hockenheim, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
16.55	GT4 Europe Hockenheim, 1. Rennen **LIVE**	YouTube

Sonntag, 03. September

09.55	GTWC Hockenheim, 2. Qualifying **LIVE**	YouTube
ab 10.20	Mot.-WM Barcelona, Sonntag **LIVE**	servustv.com
11.35	GT4 Europe Hockenheim, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
ab 12.50	ADAC RW Assen, Sonntag **LIVE**	YouTube
14.35	GTWC Hockenheim, 2. Rennen **LIVE**	YouTube

*kostenpflichtig

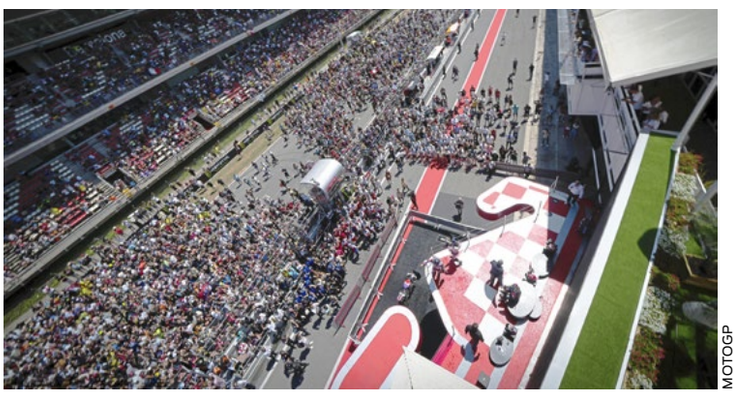
Vorschau

WILHELM

Formel 1: Der Grand-Prix-Zirkus reist nach Monza in den Vollgas-Tempel

INDYCAR

IndyCar: Steigt in Portland die große Meisterfeier von Álex Palou?


MOTOGP

MotoGP: Können die Fans in Barcelona die Espargaró-Brüder feiern?

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

01.–03.09.	ADAC Racing Weekend, Assen	NL
02.09.	RCN 6. Lauf/GLP 5. Lauf, Nürburgring	D
02./03.09.	Formel 1/F2/F3, Monza (+ Supercup)	I
02./03.09.	NASCAR Xfinity/Cup, Darlington	USA
02./03.09.	GTWC Europe Sprint, Hockenheim	D
03.09.	IndyCar Series, Portland	USA

Motorrad

26.08.–01.09.	Rally Raid WM, Desafio Ruta 40	RA
02.09.	Speedway Grand Prix, Cardiff	GB
02.09.	Langbahn-WM, Morizès	F
02.09.	Speedway-Paar-EM Semifinale, Nagyhalasz	H
02.09.	Speedway-Paar-EM U19, Pardubice	CZ
02.09.	Speedway-Bundesliga, Brokstedt vs. Olching	D
02./03.09.	Motorrad-WM, Barcelona (+ Moto E)	E
02./03.09.	Enduro-DM, Waldkappel	D
02./03.09.	Trial-WM, Vertolaye	F
03.09.	Motocross-WM, Afyonkarahisar	TR

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ROWE MOTOR OIL · GRAN TURISMO THE REAL DRIVING SIMULATOR · H&R Das Fahrwerk · FALKEN · AvD Automobilclub von Deutschland · BASTUCK · GOODYEAR · KALFF · sport auto

nürburgring LANGSTRECKEN SERIE · ADAC · DMSB

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.